

ΔΗΜΟΣ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)»

Γ' ΣΤΑΔΙΟ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ



ΑΝΑΔΟΧΟΣ:
ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε./ ANNA I.
ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗ

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2021

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.	ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	1
1.1	Συμβατικά.....	1
1.2	Αντικείμενο της μελέτης.....	1
1.3	Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη.....	2
1.4	Ομάδα μελέτης.....	3
2.	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΕΛΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ – ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΜΕΤΡΩΝ ΣΒΑΚ.....	4
2.1	Γενικά.....	4
2.2	Θεσμοθετήσεις και τάσεις εξέλιξης.....	5
2.2.1	Εισαγωγή.....	5
2.2.2	Εγκεκριμένα ΓΠΣ Δήμου.....	5
2.2.3	Βασικό οδικό δίκτυο του Ν. Αττικής.....	5
2.2.4	Νέο ΡΣΑ Αθήνας-Αττικής (Ν. 4277/2014).....	6
2.2.5	Πληθυσμιακή εξέλιξη.....	8
2.2.6	Οικονομικές εξελίξεις (ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ, κατά κεφαλήν εισόδημα).....	9
2.2.7	Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ.....	11
2.2.8	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.....	13
2.2.9	Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων.....	14
2.2.10	Κατανάλωση Ενέργειας.....	14
2.2.11	Θόρυβος.....	15
2.2.12	Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα.....	16
2.2.13	ΠΥΡ.ΚΑΛ.....	26
2.3	Τελικό Σενάριο.....	28
2.3.1	Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Τελικού Σεναρίου.....	28
2.3.2	Διαχείριση Οδικής Κυκλοφορίας (Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Σηματοδότηση).....	29
2.3.3	Οδική ασφάλεια (Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων).....	38
2.3.4	Διαχείριση Στάθμευσης.....	39
2.3.5	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.....	42
2.3.6	Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιας μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων).....	45
2.3.7	Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι.....	50
2.3.8	Εμπορικές Μεταφορές.....	50
2.3.9	Κατανάλωση Ενέργειας.....	51
2.3.10	Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα.....	51
2.4	Πίνακας μέτρων/ παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου.....	51
3.	Γ' ΣΤΑΔΙΟ – ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΒΑΚ.....	59
3.1	Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Τελικού Σεναρίου - Προϋπολογισμός - Σχέδιο Δράσης που περιλαμβάνει την κατανομή των αρμοδιοτήτων, τον Π/Υ και τις πηγές χρηματοδότησης των μέτρων.....	59
3.2	Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης.....	79
3.3	Υπογραφή Συμφωνιών μεταξύ των Υπευθύνων Υλοποίησης & Παρακολούθησης των Μέτρων.....	91
4.	ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΒΑΚ.....	94

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ ΤΕΛΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

Χάρτης Τελικού Σεναρίου 1: Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου.....	35
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 2: Προτεινόμενη Κυκλοφοριακή Οργάνωση πέριξ Ζωοδόχου Πηγής	36
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 3: Υπογειοποίηση οδών	37
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 4: Διαχείριση Στάθμευσης.....	41
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 5: Προτεινόμενοι κλάδοι του Μετρό	44
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 6: Δίκτυο Πράσινης Διαδρομής	49

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2-1: Πληθυσμιακή εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού	8
Πίνακας 2-2: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ στην Ελλάδα και την Αττική (2018).....	10
Πίνακας 2-3: Στόλου οχημάτων στην Ελλάδα και την Αττική (2019).....	11
Πίνακας 2-4: Εξέλιξη του στόλου οχημάτων (επιβατικών ΙΧ) στην Ελλάδα	11
Πίνακας 2-5: Ημερήσια επιβατική κίνηση Στ. Μετρό "ΔΑΦΝΗ", "ΑΓ.ΙΩΑΝΝΗΣ" (ΦΕΒ 2020)	13
Πίνακας 2-6: Στοιχεία επιβατικής κίνησης γραμμών ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν ή διέρχονται από τον Δήμο Δάφνης-Υμητού	13
Πίνακας 2-7: Λειτουργικά χαρακτηριστικά των λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν την περιοχή της ΠΥΡΚΑΛ τον Φεβρουάριο 2020 (προ Covid-19) καθώς και τον Μάρτιο 2021. Με μπλε τα πεδία που σημειώθηκε βελτίωση κατά την πανδημία.	27
Πίνακας 2-8: Τελικό Σενάριο ανά Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων και ανά Ορίζοντα υλοποίησης (5ετία - 10ετία - 15+ετία)	52
Πίνακας 3-1: Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ Δήμου Δάφνης - Υμητού. (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία)	60
Πίνακας 3-2: Πλαίσιο παρακολούθησης ΣΒΑΚ	81
Πίνακας 3-3: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Α.1	84
Πίνακας 3-4: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Α.2	84
Πίνακας 3-5: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Α.3	84
Πίνακας 3-6: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτη Α.4	85
Πίνακας 3-7: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Α.5	85
Πίνακας 3-8: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Α.6	85
Πίνακας 3-9: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Α.7	85
Πίνακας 3-10: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτη Α.8	86
Πίνακας 3-11: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Α.9	86
Πίνακας 3-12: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Β.1	86
Πίνακας 3-13: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Β.2	87
Πίνακας 3-14: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Β.3	87
Πίνακας 3-15: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Β.4	87
Πίνακας 3-16: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Γ.1	88
Πίνακας 3-17: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Δ.1	88
Πίνακας 3-18: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Δ.2	88
Πίνακας 3-19: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Δ.3	88
Πίνακας 3-20: Διάγραμμα GANTT εργασιών παρακολούθησης	90

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 2-1: Εγκαταστάσεις ΠΥΡ.ΚΑΛ., είσοδοι (μπλε), σταθμοί Μετρό (κόκκινο)	26
Εικόνα 2-2: Ενδεικτική Διάταξη λειτουργίας «superblocks»	32
Εικόνα 2-3: Παράδειγμα superbloc στη Βαρκελώνη.....	33

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 2-1: Εκτιμήσεις για το ρυθμό μεγέθυνσης του ΑΕΠ (%) για την Ελλάδα από την Intelligent Deep Analysis	9
Διάγραμμα 2-2: Εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ για την Ελλάδα έως το 2024 (Statista)	9
Διάγραμμα 2-3: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ για τα έτη 2011-2018	10
Διάγραμμα 2-4: Εξέλιξη στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων στην Ελλάδα (1985-2019).....	11
Διάγραμμα 2-5: Σύγκριση χορήγησης νέων αδειών κυκλοφορίας οχημάτων (Ιανουάριος 2017 - Μάιος 2019)	12
Διάγραμμα 2-6: Εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) για τα έτη 2010-2019	19
Διάγραμμα 2-7: Εξέλιξη του στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) στην ΕΕ για τα έτη 2008-2020	19

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Διάγραμμα 2-8: Μερίδιο επιβατικών ΙΧ ανά τύπο καυσίμου στην ΕΕ για το 2019	20
Διάγραμμα 2-9: Μερίδιο οχημάτων εναλλακτικής πηγής ενέργειας ανά τύπο οχήματος στην ΕΕ για το 2019	21
Διάγραμμα 2-10: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Ελλάδα	22
Διάγραμμα 2-11: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Πορτογαλία	22
Διάγραμμα 2-12: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στη Σουηδία	22
Διάγραμμα 2-13: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Ελλάδα	23
Διάγραμμα 2-14: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Πορτογαλία.....	23
Διάγραμμα 2-15: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στη Σουηδία	23

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 Συμβατικά

Σύμφωνα με την από 18/12/2020 υπογεγραμμένη σύμβαση (αρ. πρωτ. 15143) ανατέθηκε από τον Δήμαρχο Δάφνης - Υμηττού **Αναστάσιο Μπινίσκο** -που εκπροσωπεί νόμιμα τον Δήμο- στην ένωση των οικονομικών φορέων «ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗ ANNA του ΙΩΑΝΝΗ», η εκπόνηση της μελέτης με τίτλο **«Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας»**.

Το παρόν τεύχος αποτελεί **τμήμα της συνολικής μελέτης και αφορά στο Γ' Στάδιο (Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, προϋπολογισμός, διαδικασία παρακολούθησης, οριστικοποίηση και έγκριση του ΣΒΑΚ)**.

1.2 Αντικείμενο της μελέτης

Το αντικείμενο της μελέτης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Δάφνης - Υμηττού προσδιορίζεται με βάση τις "ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (GUIDELINES, DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN)", που έχει εκδώσει η European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans - από τα ακόλουθα βήματα:

1. Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης: συλλογή δεδομένων και προσδιορισμός προβλημάτων.
2. Καθορισμός εναλλακτικών σεναρίων.
3. Αξιολόγηση σεναρίων βιώσιμης διαχείρισης κινητικότητας και επιλογή του βέλτιστου σεναρίου.
4. Σύνταξη χρονοδιαγράμματος και προϋπολογισμού βέλτιστου σεναρίου, προέγκριση και οριστικοποίηση του ΣΒΑΚ.

Η ενεργός συμμετοχή εκπροσώπων της τοπικής αυτοδιοίκησης, συμβούλων ειδικών σε θέματα κινητικότητας, πολιτών, δημόσιων και ιδιωτικών φορέων, κλπ. στον σχεδιασμό, στην εφαρμογή και στην παρακολούθηση και αναθεώρηση ενός ΣΒΑΚ, είναι απαραίτητο στοιχείο για την επιτυχία του.

Όλοι οι εναλλακτικοί τρόποι διαβούλευσης προβλέπεται να υιοθετηθούν κατά τη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ:

- ❖ Παρουσιάσεις σε πολίτες και φορείς (π.χ. Εμπορικοί Σύλλογοι, Σύλλογοι Γονέων, Σύλλογοι ΑΜΕΑ, κλπ)
- ❖ Ανακοινώσεις (π.χ. στο site του Δήμου)
- ❖ Επαφές και συναντήσεις με εκπροσώπους Υπουργείων, της Περιφέρειας, της Τροχαίας, κλπ.
- ❖ Παρουσιάσεις στο Δημοτικό Συμβούλιο Δάφνης - Υμηττού

Η μελέτη ΣΒΑΚ εκπονείται σε τρία (3) Στάδια:

1. Α' Στάδιο (καταγραφή/ ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης, διατύπωση και διαβούλευση αρχών ΣΒΑΚ): 2 μήνες

Στο στάδιο αυτό θα υλοποιηθεί η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, με τη συλλογή δεδομένων και τον προσδιορισμό των προβλημάτων του συστήματος των Μεταφορών στην πόλη. Η συλλογή υφιστάμενων στοιχείων κυκλοφορίας, στάθμευσης, εξυπηρέτησης των μετακινήσεων, κλπ, θα γίνει από μετρήσεις, έρευνες, κλπ. Παράλληλα με τη φάση καταγραφής/ ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης θα πραγματοποιείται η δημόσια διαβούλευση. Στα συμπεράσματα της καταγραφής/ ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης και της παράλληλης δημόσιας διαβούλευσης, θα στηριχθεί η αρχική διατύπωση των αρχών, των στόχων και του πλαισίου του ΣΒΑΚ (όραμα).

2. Β' Στάδιο (Καθορισμός και αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων): 2 μήνες

Στο Στάδιο αυτό ο Ανάδοχος θα διαμορφώσει και θα μελετήσει εναλλακτικά σενάρια μέτρων για την επίτευξη των στόχων που καθορίστηκαν στο Α' Στάδιο.

Θα μελετηθούν από τον Ανάδοχο εναλλακτικά σενάρια με έμφαση:

1. στην αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ
2. στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης
3. στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας
4. στη διαχείριση της στάθμευσης και στα συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης

Εναλλακτικά σενάρια θα μελετηθούν από τον Ανάδοχο και για τους λοιπούς τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.

Τέλος, μέσω και της διαδικασίας της δημόσιας διαβούλευσης, θα επιλεγεί το βέλτιστο σενάριο και θα καθοριστούν ομάδες μέτρων (παρεμβάσεων). Το βέλτιστο σενάριο θα οδηγήσει στη σύνταξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

3. Γ' Στάδιο (χρονοδιάγραμμα υλοποίησης βέλτιστου σεναρίου, προϋπολογισμός, διαδικασία παρακολούθησης, οριστικοποίηση και έγκριση ΣΒΑΚ): 2 μήνες

Το Στάδιο Γ' θα εξειδικεύσει περαιτέρω το βέλτιστο σενάριο, θα προσδιορίσει το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των παρεμβάσεων και μέτρων λαμβάνοντας υπόψη τις προτεραιότητες και τις αλληλοσυσχετίσεις τους και θα εκτιμήσει ενδεικτικό κόστος τους. Επιπλέον, θα προτείνει τη διαδικασία για την παρακολούθηση της προόδου υλοποίησης του βέλτιστου σεναρίου και τη συνεπακόλουθη επίτευξη των σχετικών στόχων.

Στο πέρας του Γ' Σταδίου, αξιοποιώντας όλα τα ευρήματα των Σταδίων Α', Β' και Γ', ο Ανάδοχος θα συντάξει το τελικό ΣΒΑΚ. Το τελικό ΣΒΑΚ θα τεθεί σε Δημόσια Διαβούλευση και στη συνέχεια το ΣΒΑΚ, όπως θα αναμορφωθεί μετά την τελική διαβούλευση, θα οδηγηθεί προς έγκριση στο Δημοτικό Συμβούλιο.

Ο καθαρός χρόνος ολοκλήρωσης του μελετητικού αντικειμένου (Στάδια Α', Β' και Γ') ορίζεται σε έξι (6) μήνες και η συνολική προθεσμία για την περαίωση του αντικειμένου της σύμβασης ορίζεται σε εννέα (9) μήνες από την υπογραφή του συμφωνητικού.

1.3 Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη

Για την εκπόνηση της μελέτης ελήφθησαν στοιχεία από τις παρακάτω πηγές:

- Εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Δάφνης (Ν. Αττικής)
- Εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Υμηττού (Ν. Αττικής)

- Απόφαση υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. περί βασικού οδικού δικτύου (ΦΕΚ 561/Δ/12-12-1990 & 701/Δ/13-12-1990)
- Λοιπές, σχετικές με το ΣΒΑΚ, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές μελέτες
- Στατιστικά στοιχεία από απογραφές της ΕΛ.ΣΤΑΤ.

1.4 Ομάδα μελέτης

Η ομάδα εκπόνησης της παρούσας μελέτης συγκροτήθηκε από το παρακάτω επιστημονικό προσωπικό:

Θεόδωρος Μαυρογεώργης,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), MSc (Fin), Υπεύθυνος Μελέτης
Άννα Μαυρογεώργη,	Πολιτικός Μηχανικός, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Μεταξία Σμαΐλη,	Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Όλγα Ρεϊτζοπούλου,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος
Φωτεινή Χωνιανάκη,	Πολιτικός Μηχανικός
Κυριακή Μαυρογεώργη,	Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ
Σπυρίδων Παπαγιαννάκης,	GIS Expert, MSc ΕΜΠ, Πτυχιούχος Πανεπιστημίου Πειραιώς/ Τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων
Ελένη Βλαχογιάννη,	Αναπληρώτρια Καθηγήτρια στον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιών Υποδομής (ΤΜΣΥ) της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ
Κωνσταντίνα Πυλαρινού,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
Παναγιώτα Σπανού,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΕΛΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ – ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΜΕΤΡΩΝ ΣΒΑΚ

2.1 Γενικά

Με την ολοκλήρωση της διαδικασίας της δημόσιας διαβούλευσης και λαμβάνοντας υπόψη τα συμπεράσματα που προέκυψαν, **επιλέγεται το Τελικό Σενάριο**, ήτοι τα τελικά μέτρα παρεμβάσεων που προτείνονται να υλοποιηθούν στον Δήμο στο πλαίσιο του στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Δάφνης - Υμηττού.

Το στρατηγικό σχέδιο περιλαμβάνει τη σύνταξη Χρονοδιαγράμματος και Προϋπολογισμού (Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ) και τη διαδικασία Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ, τα οποία αφορούν στο παρόν Γ' Στάδιο της Μελέτης του ΣΒΑΚ και περιγράφονται σε επόμενο κεφάλαιο.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αναφέρονται σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ήτοι 5ετία, 10ετία και 15+ετία.

Στο Στάδιο Β' της μελέτης «ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)» μελετήθηκαν εναλλακτικά σενάρια για όλους τους τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα. Συγκεκριμένα, διαμορφώθηκαν τρία (3) Σενάρια ως εξής:

- ✓ **Σενάριο Τάσεων** (Do Nothing or Business As Usual)
- ✓ **Ήπιο Σενάριο** (Do Something)
- ✓ **Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο** (Do Everything)

Τα σενάρια διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας για τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού, περιλαμβάνουν συγκεκριμένα μέτρα ή/ και δέσμες μέτρων διαχείρισης της κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις μεταξύ τους συνέργειες με στόχο τη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης των χρηστών του δικτύου (πεζών, ποδηλατιστών, ΑΜΕΑ, κα), καθώς και στη σωστή λειτουργία και εξυπηρέτηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, σύμφωνα πάντα με το όραμα κινητικότητας, τις αρχές και τους στόχους που έχουν προταθεί και περιγράφονται στο προηγούμενο κεφάλαιο του παρόντος. Προσδιορίζονται και σχεδιάζονται εναλλακτικά Σενάρια μέτρων, για την υλοποίηση των στόχων του αρχικού σχεδίου, με έμφαση στην αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας με προτεραιότητα σε ευαίσθητες περιοχές, στη διαχείριση της στάθμευσης για όλες τις πολεοδομικές ενότητες του Δήμου, με ιδιαίτερη έμφαση στην εξυπηρέτηση των κατοίκων. Τα εναλλακτικά Σενάρια αφορούν και στους λοιπούς τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, ενώ περιλαμβάνουν τις τάσεις και τις προοπτικές περιβαλλοντικής και αειφόρου ανάπτυξης του Δήμου.

Μέσω της διαδικασίας της δημόσιας διαβούλευσης, επιλέχθηκαν τα βέλτιστα όλων των σεναρίων, εμπλουτίστηκαν με νέες προτάσεις και έτσι διαμορφώθηκε το Τελικό Σενάριο και καθορίστηκαν ομάδες μέτρων (παρεμβάσεων). Το Τελικό Σενάριο συνοδεύεται από επαρκή και τεκμηριωμένη αιτιολόγηση και περιλαμβάνει αναλυτική παρουσίαση όλων των προτεινόμενων παρεμβάσεων, σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού.

Μετά το πέρας της Δημόσιας Διαβούλευσης, ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή, διαμόρφωσε το στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Δάφνης - Υμηττού, με βάση την οριστική διατύπωση των ποιοτικών και ποσοτικών στόχων και του Τελικού Σεναρίου.

Στη συνέχεια περιγράφεται το Τελικό Σενάριο με εξειδίκευση των προτεινόμενων παρεμβάσεων στο πλαίσιο οριστικοποίησης του ΣΒΑΚ Δάφνης - Υμηττού. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αναφέρονται σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ήτοι 5ετία, 10ετία και 15+ετία.

2.2 Θεσμοθετήσεις και τάσεις εξέλιξης

2.2.1 Εισαγωγή

Για όλα τα εναλλακτικά Σενάρια, λήφθηκαν υπόψη και λαμβάνονται είτε ως παραδοχές (θεωρείται ότι ισχύουν ή θα ισχύσουν στο μέλλον) είτε ως τάσεις, τα εξής:

- τα ΓΠΣ του Δήμου Δάφνης,
- τα ΓΠΣ του Δήμου Υμηττού,
- το Βασικό Οδικό Δίκτυο του Ν. Αττικής,
- το Νέο ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής (Ν. 4277/2014),
- η πληθυσμιακή εξέλιξη,
- οι οικονομικές εξελίξεις (ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ, κατά κεφαλήν εισόδημα),
- ο Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ,
- τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (υφιστάμενο δίκτυο και μελλοντικές επεκτάσεις),
- το Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων,
- η Κατανάλωση Ενέργειας,
- ο Θόρυβος,
- οι Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα θεσμοθετημένα μέτρα και οι τάσεις εξέλιξης που αφορούν στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού και σχετίζονται με τα παραπάνω.

2.2.2 Εγκεκριμένα ΓΠΣ Δήμου

Το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ) του Δήμου Δάφνης (ΦΕΚ 464Δ/06.07.1988 και ΦΕΚ 1221Δ/23.11.1994), καθώς και το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Υμηττού (ΦΕΚ 144Δ/20.03.1990 και ΦΕΚ 1061Δ/17.09.1996), περιγράφονται αναλυτικά στα αντίστοιχα κεφάλαια του Παραδοτέου του Α' Σταδίου.

Λαμβάνονται υπόψη σε κάθε φάση σχεδιασμού, προσαρμόζοντας ωστόσο, ανά περίπτωση στην πραγματική λειτουργία της πόλης κατόπιν των αλλαγών που έχουν προκύψει τα μετέπειτα χρόνια (π.χ. Αναθεώρηση του ΡΣΑ 2014, ιεράρχηση βάσει υφιστάμενης πραγματικής λειτουργίας του οδικού δικτύου, κ.α.)

2.2.3 Βασικό οδικό δίκτυο του Ν. Αττικής

Σύμφωνα με τον καθορισμό του Βασικού Οδικού Δικτύου Ν. Αττικής (ΦΕΚ 561/Δ/12-12-1990 & 701/Δ/13-12-1990), οι οδικοί άξονες που αποτελούν το **βασικό οδικό δίκτυο** του Ν. Αττικής και οι οποίοι ανήκουν στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού οι ακόλουθοι:

- Λ. Ηλιουπόλεως
- Λ. Βουλιαγμένης
- Ακροπόλεως
- Αναγεννήσεως, Κωνσταντινουπόλεως, Αθανασίου Διάκου, Βλαχερνών
- Παπαστράτου
- Κωνσταντινουπόλεως
- Ελευθερωτών
- Ηλιουπόλεως

2.2.4 Νέο ΡΣΑ Αθήνας-Αττικής (Ν. 4277/2014)

Οι κατευθύνσεις για τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού σε σχέση με την υπόλοιπη Περιφέρεια της Αττικής καθορίζονται από τον υπερκείμενο σχεδιασμό, σύμφωνα με το "Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής και άλλες Διατάξεις" (Ν. 4277/2014, Φ.Ε.Κ. 156Α/01.08.2014).

Το νέο ΡΣΑ περιλαμβάνει στόχους, κατευθύνσεις, προτεραιότητες και μέτρα για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, τα οποία για τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού εξειδικεύονται ως εξής:

- Ως προς τη χωροταξική οργάνωση, ο Δήμος ανήκει στη Χωρική Υποενοότητα Κεντρικής Αθήνας, όπου:
 1. Το Μητροπολιτικό κέντρο Αθήνας αποτελεί το επιτελικό κέντρο της Μητροπολιτικής Περιοχής και της χώρας, με πολλαπλότητα λειτουργιών και παρουσία επιτελικών δραστηριοτήτων, κυρίως με δραστηριότητες επιτελικής διοίκησης, χρηματοπιστωτικές, γραφείων και εδρών επιχειρήσεων, εμπορίου, τουρισμού, εκπαίδευσης και πολιτισμού.
 2. Επιδιώκεται, σε όλους τους τομείς η γενικότερη ενίσχυση του ρόλου του σε εθνικό και διεθνές επίπεδο με μέτρα που αποσκοπούν στην ποιοτική αναβάθμιση παραδοσιακών ζωνών κεντρικών λειτουργιών, με παράλληλη τόνωση και νέων πυρήνων μητροπολιτικών δραστηριοτήτων, καθώς, επίσης, και στη βελτίωση των παραμέτρων, που συνδέονται με την ποιότητα διαβίωσης στο κέντρο της πόλης και τη συγκράτηση του πληθυσμού που διαμένει σε αυτό. Στο πλαίσιο αυτό επιδιώκεται η αναβάθμιση των πολιτιστικών της πόρων, η συμπλήρωση και η αναβάθμιση των πολιτιστικών υποδομών Μητροπολιτικού επιπέδου στην κατεύθυνση προώθησης του αστικού τουρισμού, όπως συνεδριακού, εκθεσιακού, αθλητικού, επιχειρηματικού, πολιτιστικού, αναψυχής, υγείας, καθώς και η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και της εικόνας της πόλης και η αναβάθμιση του κοινωνικού εξοπλισμού.
- Ως προς το οικιστικό δίκτυο, η έδρα του Δήμου αποτελεί Δημοτικό Κέντρο με κατεύθυνση την ενίσχυση της επάρκειάς τους για την κάλυψη των τοπικών αναγκών σε υπηρεσίες και αγαθά, χωρίς την προσθήκη κυκλοφοριακών φόρτων, καθώς και για την πρόσβαση σε εξυπηρετήσεις κατοίκων που δεν έχουν δυνατότητα χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου. Η πολυλειτουργικότητά τους είναι στρατηγικής σημασίας για τη λειτουργία της πολυκεντρικής Περιφέρειας.
- Στους αναπτυξιακούς άξονες ενδοπεριφερειακής σημασίας ανήκει ο Άξονας Λ. Βουλιαγμένης, από την κεντρική περιοχή της Αθήνας προς Ελληνικό και Βουλιαγμένη.
- Ως προς την Οργάνωση του Συστήματος Μεταφορών, για τα **Δίκτυα Δημόσιας Συγκοινωνίας**:
 1. το πρωτεύον δίκτυο που αφορά στα Μέσα Σταθερής Τροχιάς, προβλέπεται να διαθέτει υψηλά λειτουργικά χαρακτηριστικά και κυρίως ακτινικό ανάπτυγμα ως προς τα κέντρα Αθήνας και Πειραιά (Άρθρο 30, Παρ. 2.α).
 2. το δευτερεύον δίκτυο αποτελείται από γραμμές λεωφορείων και τρόλεϊ και λειτουργεί συμπληρωματικά ως προς τα ΜΣΤ. Αφορά σε ένα βασικό οδικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών (που καθορίζεται και επικαιροποιείται από τον ΟΑΣΑ) και εκτείνεται επίσης με τοπικές και διαδημοτικές γραμμές σύνδεσης γειτονικών πολεοδομικών ενοτήτων (Άρθρο 30, Παρ. 2.β).

- Όσον αφορά στην Πολιτική Στάθμευσης (Άρθρο 30, Παρ. 5), βασικές κατευθύνσεις της πολιτικής στάθμευσης είναι:
1. Ελεγχόμενη στάθμευση στα κέντρα των δήμων και σε κρίσιμες περιοχές και περιορισμός της παρόδιας στάθμευσης. Κατά προτεραιότητα εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης για τους κατοίκους των περιοχών.
 2. Δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης και μετεπιβίβασης σε περιφερειακούς και τερματικούς σταθμούς του πρωτεύοντος δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών μητροπολιτικής εξυπηρέτησης.
 3. Δημιουργία συλλογικών χώρων στάθμευσης, για την κάλυψη των αναγκών σε στάθμευση της κατοικίας και των επαγγελματικών χρήσεων, κατά προτεραιότητα σε πυκνοδομημένες περιοχές. Αναπροσαρμογή του θεσμικού πλαισίου (ν. 4067/2012) στην κατεύθυνση διαμόρφωσης αντίστοιχων χώρων είτε σε ανωδομή, μέσω μετατροπής ή αντικατάστασης ακινήτων, είτε υπόγεια.
 4. Συσχέτιση προσφοράς θέσεων οργανωμένης στάθμευσης με το βαθμό προσπελασιμότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς ιδιαίτερα σε χρήσεις γης και πόλους έλξης σημαντικού αριθμού μετακινήσεων, προκειμένου να αυξηθεί η χρήση των μέσων αυτών στο μέγιστο δυνατό βαθμό.
 5. Καθορισμός χώρων στάσης και στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων, με πρωτοβουλία των εμπλεκόμενων δήμων σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία και τον Οργανισμό Αθήνας.
 6. Ανάπτυξη δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, καθώς και σε ανωδομές ή σε υπόγεια ακινήτων.
- Τέλος, σχετικά με τις Παρεμβάσεις **βιώσιμης κινητικότητας** υπερτοπικού και τοπικού χαρακτήρα (Άρθρο 30, Παρ. 6), για την υποστήριξη της βιώσιμης κινητικότητας οι προτεραιότητες είναι οι εξής:
1. Ενίσχυση συλλογικών και ήπιων μορφών μετακίνησης, όπως είναι τα μέσα μαζικής μεταφοράς, το ποδήλατο, το περπάτημα και η μεταξύ τους συνέργεια.
 2. Συγκρότηση ολοκληρωμένων δικτύων κίνησης για πεζούς και ποδηλάτες, μεταξύ σημαντικών πόλων φυσικού, πολεοδομικού, συγκοινωνιακού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος.
 3. Επέκταση πεζοδρομήσεων ή δημιουργία διαδρόμων αποκλειστικής ροής πεζών, ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας σε εμπορικούς δρόμους, όπου ενδείκνυται, έπειτα από ειδικές συγκοινωνιακές μελέτες, καθώς και σε περιοχές αμιγούς κατοικίας, με δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας.
 4. Η ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου του Σαρωνικού, μέσω της λειτουργικής ανάπλασης της παραλιακής λεωφόρου Ποσειδώνος, σε συνδυασμό με τη λειτουργία τραμ, πεζόδρομου και ποδηλατοδρόμου.
 5. Η δημιουργία εκτεταμένου δικτύου ποδηλατικών διαδρομών μητροπολιτικής εμβέλειας, για τη διευκόλυνση των καθημερινών μετακινήσεων με ποδήλατο, σε συνδυασμό με τα τοπικά δίκτυα ποδηλατοδρόμων και ποδηλατολωρίδων, καθώς και πεζοδρόμων σε επίπεδο δήμων και γειτονιάς.
 6. Η προώθηση εκτός λεκανοπεδίου ποδηλατικών διαδρομών που εξυπηρετούν την πρόσβαση σε σημαντικές περιοχές πολιτιστικού και ψυχαγωγικού ενδιαφέροντος.

- Ως προς το **Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών** (Παράρτημα XIV. Άρθρο 30, Παρ. 6), οι άξονες πρώτης προτεραιότητας του εν λόγω Δικτύου που διέρχονται εντός του Δήμου Δάφνης - Υμηττού, περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων τη Λ. Βουλιαγμένης.

2.2.5 Πληθυσμιακή εξέλιξη

Με βάση την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και των πληθυσμιακών στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ., ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού παρουσιάζει μείωση πληθυσμού (μόνιμου) κατά 8,63% την τελευταία δεκαετία (2001-2011), σε αντιστοιχία με την Περιφέρεια Ενότητα Κεντρικού Τομέα Αθηνών, που σημειώνεται μείωση (-12,70%) για το ίδιο διάστημα. Την προηγούμενη δεκαετία (1991-2001), είχε σημειωθεί μείωση πληθυσμού, η οποία ανερχόταν για τον Δήμο στο 0,54% και για την Περιφέρεια Ενότητα στο 1,53%.

Σε αντιστοιχία με το σύνολο του Δήμου, μείωση πληθυσμού (μόνιμου) την τελευταία δεκαετία (2001-2011) παρουσιάζουν και οι Δημοτικές Ενότητες:

- η Δ.Ε. Δάφνης παρουσιάζει μείωση πληθυσμού (μόνιμου) κατά 8,56%
- η Δ.Ε. Υμηττού παρουσιάζει μείωση πληθυσμού (μόνιμου) κατά 8,78%

Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω στοιχεία, ο Δήμος εμφανίζει αρνητική πληθυσμιακή μεταβολή, σε αντιστοιχία με την υπόλοιπη Περιφερειακή Ενότητα και την Αττική.

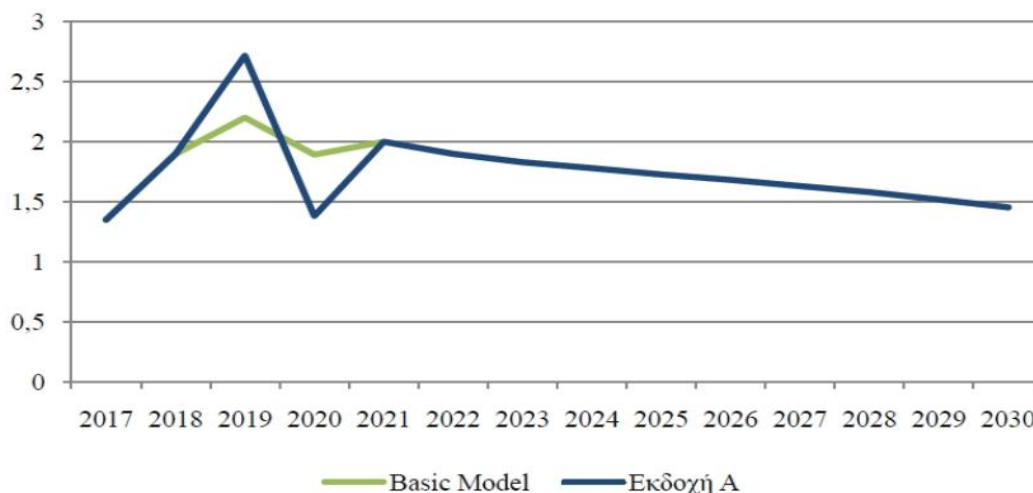
Πίνακας 2-1: Πληθυσμιακή εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού

	Έτος	Μόνιμος Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011	Πραγματικός (de facto) Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011
ΑΤΤΙΚΗ	1991	3.594.817	8,34%	-1,70%	3.523.407	6,77%	0,68%
	2001	3.894.573			3.761.810		
	2011	3.828.434			3.787.386		
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	1991	1.197.601	-1,53%	-12,70%	1.141.194	-2,55%	-8,03%
	2001	1.179.308			1.112.133		
	2011	1.029.520			1.022.853		
ΔΗΜΟΣ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ	1991	37.003	-0,54%	-8,63%	35.823	-2,82%	-5,02%
	2001	36.804			34.813		
	2011	33.628			33.066		
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΑΦΝΗΣ	1991	24.903	0,62%	-8,56%	24.152	-1,98%	-4,44%
	2001	25.058			23.674		
	2011	22.913			22.623		
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΥΜΗΤΤΟΥ	1991	12.100	-2,93%	-8,78%	11.671	-4,56%	-6,25%
	2001	11.746			11.139		
	2011	10.715			10.443		

(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφές πληθυσμού 1991-2001-2011, ίδια επεξεργασία)

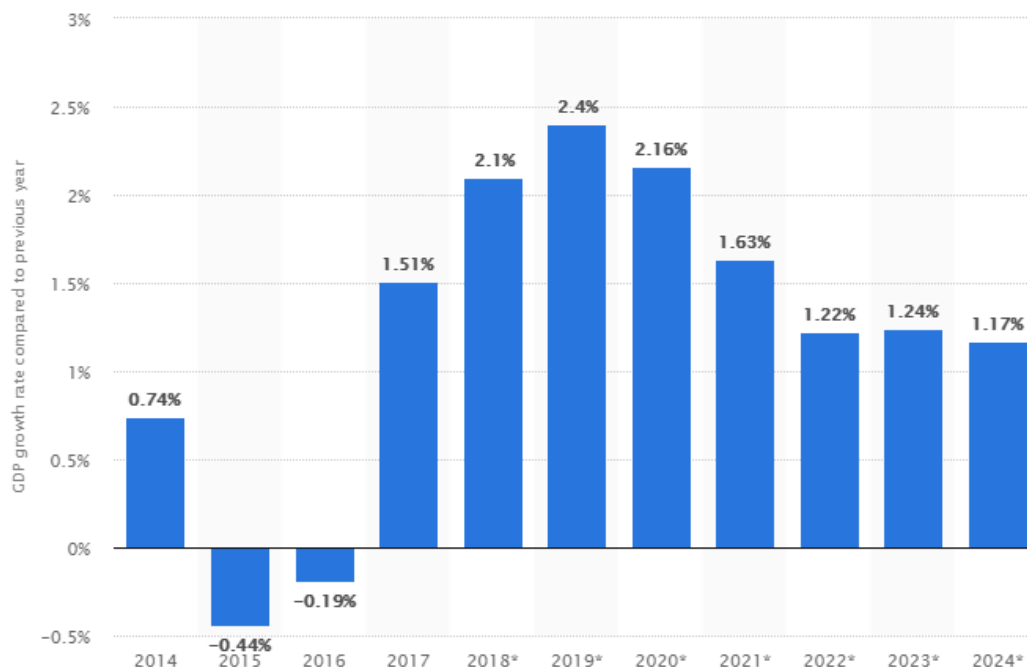
2.2.6 Οικονομικές εξελίξεις (ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ, κατά κεφαλήν εισόδημα)

Σχετικά με τις εξελίξεις των βασικών οικονομικών μεγεθών στην ελληνική οικονομία, εκτιμήσεις για το ρυθμό μεταβολής του ΑΕΠ δείχνουν μεγέθυνσή του, με ρυθμό αύξησης που παρουσιάζει κάμψη μετά το 2020 και έως το 2030. Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει δύο διαφορετικές εκδοχές (ανάλογα με το μοντέλο πρόβλεψης) της εξέλιξης του ρυθμού μεγέθυνσης του πραγματικού ΑΕΠ.



Διάγραμμα 2-1: Εκτιμήσεις για το ρυθμό μεγέθυνσης του ΑΕΠ (%) για την Ελλάδα από την Intelligent Deep Analysis¹

Πρόσφατη μελέτη της Statista παρουσίασε μια ακριβέστερη εκτίμηση, η οποία παρέχει αντίστοιχα συμπεράσματα σχετικά με την εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ, έως το 2024.



Διάγραμμα 2-2: Εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ για την Ελλάδα έως το 2024 (Statista²)

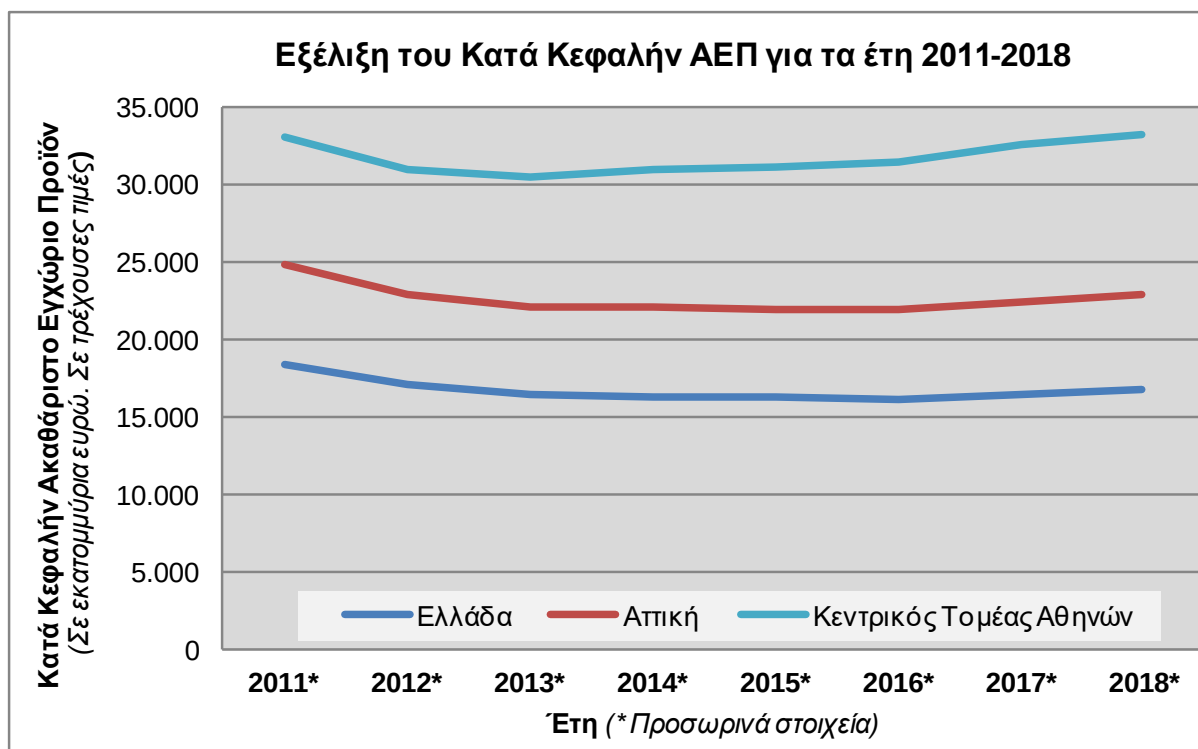
Από στοιχεία των σχετικών εκτιμήσεων, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ αλλά και το κατά κεφαλήν διαθέσιμο εισόδημα αναμένεται να αυξηθούν. Ενδεικτικά, προβλέπεται αύξηση του κατά κεφαλήν διαθέσιμου εισοδήματος από 17.342€ το 2018 στα 19.426€ το 2023 και προσέγγιση των

¹ <http://www.indeepanalysis.gr/oikonomia/epanektimisi-rythmou-megenthisis-2018-2023-makroprothesmes-provlepseis-2030>

² <https://www.statista.com/markets/422/topic/507/greece/>

επιπέδων του 2009 το 2030 (23.916€). Η θετική πορεία της οικονομίας προβλέπεται να έχει θετική επίδραση στους δείκτες απασχόλησης καθώς αναμένεται μείωση του ποσοστού ανεργίας (ενδεικτική μείωση ανεργίας στο 14,32% το 2023 έναντι του 19,17 το 2018) και αύξηση των εργαζομένων σχεδόν κάθε έτος. Τέλος, προβλέπεται ελαφρά θετική εξέλιξη στις επενδύσεις και αρκετά μεγαλύτερη στην ιδιωτική κατανάλωση.

Τέλος, σημειώνεται ότι σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ (στοιχεία για τα έτη 2011-2018), η εκτίμηση για το Κατά Κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν στον Κεντρικό Τομέα Αθηνών, στην Αττική και το σύνολο της χώρας, παρουσιάζεται ακολούθως:



Διάγραμμα 2-3: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ για τα έτη 2011-2018

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Πίνακας 2-2: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ στην Ελλάδα και την Αττική (2018)

Κατά Κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν								
Έτη	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*
Ελλάδα	18.308	17.056	16.381	16.282	16.275	16.169	16.472	16.745
Αττική	24.796	22.891	22.121	22.038	21.957	21.946	22.484	22.915
Κεντρικός Τομέας Αθηνών	33.083	31.024	30.484	31.055	31.169	31.525	32.573	33.239

* Προσωρινά στοιχεία.

Σε εκατομμύρια ευρώ. Σε τρέχουσες τιμές

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

2.2.7 Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ

Στην Ελλάδα σήμερα (έτος αναφοράς 2019), σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή³ κυκλοφορούν 5.372.991 **επιβατικά Ι.Χ. οχήματα**, εκ των οποίων τα 2.974.649 εντοπίζονται στην Περιφέρεια Αττικής. Ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί σε 497 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους (10.816.286 μόνιμοι κάτοικοι απογραφής 2011) σε όλη τη χώρα και περίπου σε 828 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους στη Αττική (3.594.817 μόνιμοι κάτοικοι απογραφής 2011).

Πίνακας 2-3: Στόλου οχημάτων στην Ελλάδα και την Αττική (2019)

2019	Επιβατικά			Φορτηγά	Λεωφορεία	Μοτοσυκλές		
	Σύνολο	Ιδιωτικής Χρήσης	Δημοσίας Χρήσεως			Σύνολο	Επιβατικές	Φορτηγές
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑΣ	5.406.551	5.372.991	33.560	1.359.341	26.479	1.609.923	1.599.857	10.066
ΑΤΤΙΚΗΣ	2.991.572	2.974.649	16.923	289.391	12.237	701.924	698.825	3.099

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Πίνακας 2-4: Εξέλιξη του στόλου οχημάτων (επιβατικών ΙΧ) στην Ελλάδα

Χρονολογία (Έτος)	1914	Πριν το 1940	1954	1961	1965	1970	1977	1985	1995	2005	2010	2019
Πλήθος στόλου (επιβατικά ΙΧ)	266	8.500-9.000	14.000	41.000	96.149	210.000	427.000	1.226.070	2.171.201	4.269.569	5.183.313	5.372.991

Πηγή: Διαδίκτυο & ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου



Διάγραμμα 2-4: Εξέλιξη στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων στην Ελλάδα (1985-2019)

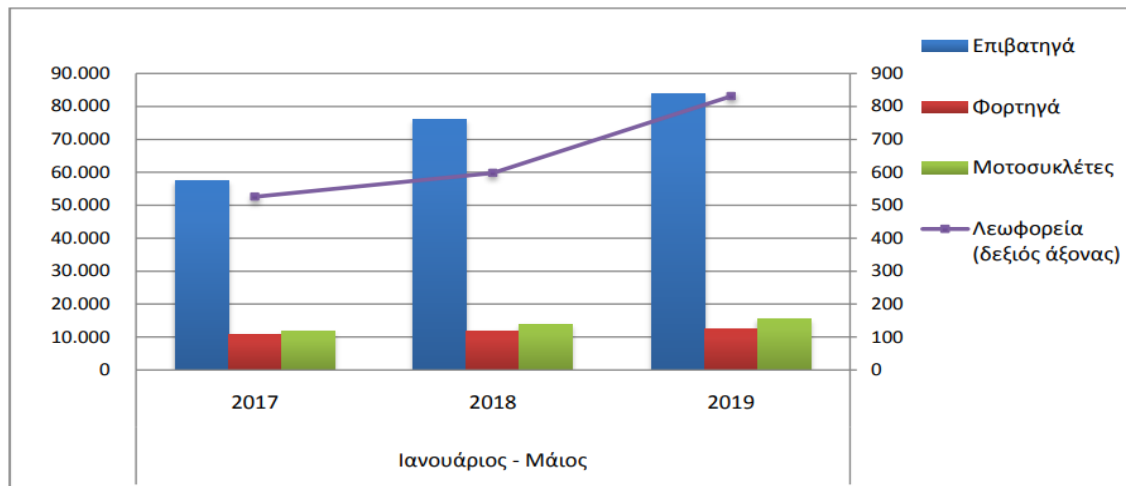
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Ο συνολικός στόλος οχημάτων στους ελληνικούς δρόμους, παρουσίασε μείωση κατά την περίοδο της κρίσης (μείωση 2,1% την περίοδο 2010-2015), γεγονός που οφειλόταν και στη μεγάλη μείωση της αγοράς του αυτοκινήτου (συνολική μείωση 46% την περίοδο 2010-2015).

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ανάκαμψη στην αγορά αυτοκινήτου, καθώς οι πωλήσεις ξεπέρασαν τις 100.000 το 2018, γεγονός που είχε να συμβεί από το 2008, ενώ αναμένεται να ακολουθήσει ανοδική πορεία. Ενδεικτικά, σύμφωνα με την ΕΛ.ΣΤΑΤ., την περίοδο Ιανουαρίου-Μαΐου 2019 κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά 97.061 αυτοκίνητα (καινούρια ή μεταχειρισμένα εξωτερικού) έναντι 88.488 που κυκλοφόρησαν την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2018,

³ <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SME18/>

παρουσιάζοντας αύξηση 9,7%. Αύξηση 28,9% είχε παρουσιάσει η αγορά αυτοκινήτου και το πεντάμηνο Ιανουαρίου - Μαΐου του 2018 σε σχέση με το αντίστοιχο του 2017. Τα καινούρια αυτοκίνητα που κυκλοφόρησαν την περίοδο Ιανουαρίου - Μαΐου 2019 ανέρχονται σε 56.026 έναντι 52.940 που κυκλοφόρησαν την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2018, παρουσιάζοντας αύξηση 5,8%.



Διάγραμμα 2-5: Σύγκριση χορήγησης νέων αδειών κυκλοφορίας οχημάτων (Ιανουάριος 2017 - Μάιος 2019)

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Θετική επίδραση στην ανάκαμψη της αγοράς αυτοκινήτου και κατ' επέκταση στην εξέλιξη του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. έχει η σταθεροποίηση της οικονομίας και η πρόβλεψη για μελλοντική ανάπτυξη των οικονομικών δεικτών. Η αύξηση του ΑΕΠ αναμένεται να συμπαρασύρει ανοδικά τις πωλήσεις αυτοκινήτων, οι οποίες όμως λόγω της επιβράδυνσης του ρυθμού ανόδου του ΑΕΠ, θα καθυστερήσουν να φτάσουν τα επίπεδα των παλαιότερων χρόνων (πριν την κρίση).

Επιπλέον, **ο μέσος όρος ηλικίας των επιβατικών Ι.Χ. στην Ελλάδα**, η οποία διαθέτει έναν από τους πιο «γερασμένους» στόλους αυτοκινήτων, **ξεπερνά τα 15 έτη**, γεγονός που αναγκάζει πλέον τους ιδιοκτήτες να προβούν σε αντικατάσταση. Συγκριτικά, ο δείκτης γήρανσης του στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων ανέρχεται σε 10,8 έτη για την Ευρώπη και σε 15,7 έτη για την Ελλάδα⁴, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA). Το γεγονός αυτό αναμένεται να σημειώσει, με αργό ωστόσο ρυθμό, μείωση στο μέσο όρο ηλικίας του στόλου, η οποία θα έχει ως θετικό αποτέλεσμα και τη μείωση των εκπομπών των ρύπων.

Η ποικιλία σε προϊόντα, το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών από πλευράς εμπορών και οι μεγάλες προσφορές από τους διανομείς έχουν καταστήσει πλέον δελεαστική στους καταναλωτές την αγορά νέων αυτοκινήτων, τα οποία έχουν χαμηλά κόστη χρήσης. Τέλος, η συνεισφορά των εταιρικών πωλήσεων στη συνολική αύξηση της αγοράς του Ι.Χ. είναι σημαντική, καθώς εκτιμάται ότι η αύξηση του ελληνικού τουρισμού προκαλεί την απορρόφηση νέων οχημάτων από εταιρίες ενοικιάσεων ή επιχειρήσεων που ασχολούνται με τον τουρισμό.

⁴ Πηγή: <https://www.acea.be/statistics/tag/category/average-vehicle-age>

2.2.8 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Επιβατική Κίνηση

Ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού, όπως έχει ήδη αναφερθεί, εξυπηρετείται από ένα ικανοποιητικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών. Πιο αναλυτικά, εντός του Δήμου, διέρχονται συνολικά 16 λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ.

Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στο Α' Στάδιο της παρούσας μελέτης, παρουσιάζεται στη συνέχεια η ημερήσια επιβατική κίνηση στους σταθμούς του Μετρό καθώς και η ημερήσια επιβατική κίνηση στις λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, που εξυπηρετούν τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού.

Πίνακας 2-5: Ημερήσια επιβατική κίνηση Στ. Μετρό "ΔΑΦΝΗ", "ΑΓ.ΙΩΑΝΝΗΣ" (ΦΕΒ 2020)

Στ. Μετρό Δάφνη		Στ. Μετρό Αγ. Ιωάννης	
Εισερχόμενοι επιβ.	Εξερχόμενοι επιβ.	Εισερχόμενοι επιβ.	Εξερχόμενοι επιβ.
18.690	18.435	8.108	8.386

Πίνακας 2-6: Στοιχεία επιβατικής κίνησης γραμμών ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν ή διέρχονται από τον Δήμο Δάφνης-Υμηττού

ΑΡ. ΓΡΑΜΜΗΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ
218	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗ	9.600
141	ΣΤ. ΔΑΦΝΗ - ΚΑΛΑΜΑΚΙ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	7.428
219	ΣΤ. ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	7.100
140	ΠΟΛΥΓΩΝΟ - ΓΛΥΦΑΔΑ	7.050
856	ΑΙΓΑΛΕΩ - ΥΜΗΤΤΟΣ - ΔΑΦΝΗ	7.050
A3	ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΓΛΥΦΑΔΑ (ΜΕΣΩ Λ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ)	5.850
237	ΑΝΩ ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	5.750
206	ΑΓ.ΜΑΡΙΝΑ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	5.600
112	ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	3.400
217	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗ	3.400
229	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗ	3.250
211	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	3.100
212	ΣΤ. ΔΑΦΝΗ - ΥΜΗΤΤΟΣ - ΒΥΡΩΝΑΣ - ΚΑΡΕΑΣ	2.350
209	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΣΥΝΤΑΓΜΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	2.020
131	ΑΜΑΞ. ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	1.750
137	ΑΝΩ Ν. ΣΜΥΡΝΗ Α - ΣΤ. ΣΥΓΓΡΟΥ ΦΙΞ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	1.650
816	ΤΑΥΡΟΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	150

Τηλεματική (OASA Telematics)

Οι τεχνολογικές εξελίξεις και το σύστημα ITS έχουν τη δυνατότητα αναβάθμισης του συστήματος μεταφορών στον Δήμο μέσω κυρίως της τηλεματικής. Εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου υπάρχουν 12 στάσεις της αστικής συγκοινωνίας με σύστημα τηλεματικής.

Οι συνολικές στάσεις του ΟΑΣΑ εντός του Δήμου ανέρχεται σε 80 και συνεπώς υπάρχει μεγάλο περιθώριο επέκτασης του συστήματος.

2.2.9 Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων

Υφιστάμενο Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων

Ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού διαθέτει ένα τμήμα ποδηλατοδρόμου, εντός της Δ.Ε. Δάφνης, συνολικού μήκους 0,66 χλμ. Σε όλο το μήκος του, ο ποδηλατόδρομος βρίσκεται επί του οδοστρώματος και είναι διαχωρισμένος με παρτέρι.

Ο ποδηλατόδρομος διέρχεται από τη Μεγ. Αλεξάνδρου, ξεκινώντας από τη Λ. Βουλιαγμένης και συνεχίζει στην οδό Αρκαδίου μέχρι το ύψος της Ζωοδόχου Πηγής.

Σύμφωνα με το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής (που περιγράφεται αναλυτικά παραπάνω), προβλέπεται η υλοποίηση του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών, το οποίο διέρχεται από τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού.

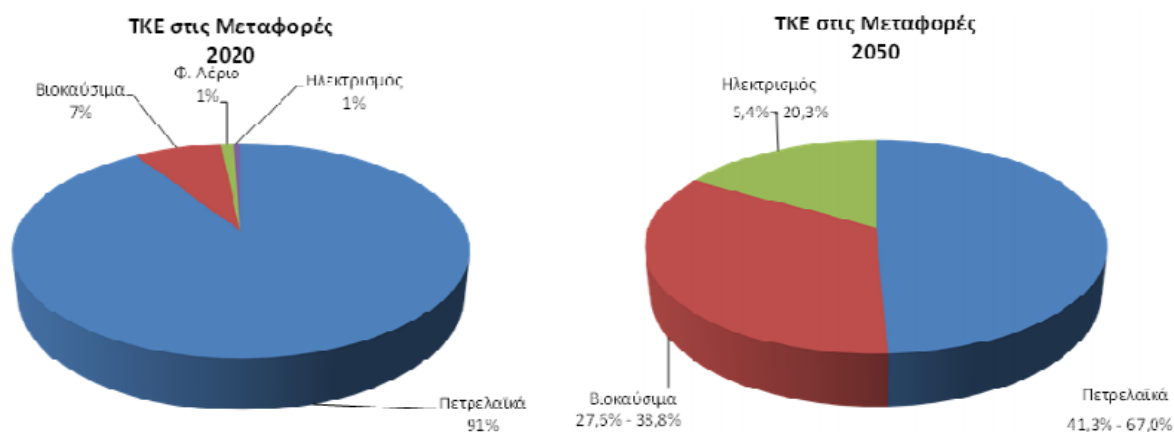
Ο άξονας πρώτης προτεραιότητας του εν λόγω Δικτύου που διέρχεται εντός του Δήμου Δάφνης - Υμηττού περιλαμβάνουν τις οδούς Λ. Παπαναστασίου - Τριπόλεως - Κασσιόπης - Ελευθερωτών - Κωνσταντινουπόλεως - Πλ. Αγ. Λαύρας - Βλαχερνών, Νικοπόλεως, Λ. Βουλιαγμένης - Ταινάρου - Αρτέμωνας.

2.2.10 Κατανάλωση Ενέργειας

Εθνικός Σχεδιασμός

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της εξέλιξης του Ελληνικού ενεργειακού συστήματος για την περίοδο 2020-2050 του Υ.Π.Ε.Κ.Α., προβλέπεται ο ρυθμός αύξησης της κατανάλωσης ενέργειας να περιορίζεται σημαντικά και να κυμαίνεται μέχρι και 4%, ενώ θα βρίσκεται σε επίπεδα λίγο μεγαλύτερα από τα συνολικά (της τάξης του 10%) σε σύγκριση με εκείνα του 2012. Σημειώνεται ότι η αντίστοιχη αύξηση της προηγούμενης εικοσαετίας (1990-2010) ήταν της τάξης του 46%. Οι παραπάνω προβλέψεις λαμβάνουν υπόψη διαφορετικά σενάρια σχετικά με το βαθμό ενσωμάτωσης νέων ενεργειακών πολιτικών. Σε όλα τα σενάρια, ωστόσο, εκτιμήθηκε αύξηση της τελικής κατανάλωσης ενέργειας έως το 2050 αλλά ταυτόχρονη ανακατανομή των επιμέρους καταναλώσεων ανά ενεργειακό προϊόν.

Αναλυτικά, οι ευρωπαϊκές περιβαλλοντικές κατευθύνσεις αλλά και η τεχνολογική πρόοδος διαφοροποιούν τα δεδομένα σχετικά με τη συμμετοχή του κάθε ενεργειακού προϊόντος στην τελική κατανάλωση. Ενδεικτικά, μείωση σε σχέση με το 2020, της τάξης του 16% έως και 33%, παρατηρείται στο μερίδιο κατανάλωσης των πετρελαϊκών προϊόντων, με ταυτόχρονη διείσδυση σε όλους τους τομείς του φυσικού αερίου (αύξηση της χρήσης του κατά 59% έως και 74% σε σχέση με το 2020 και μερίδιο συνολικά της τάξης του 17% στην τελική κατανάλωση ενέργειας) αλλά και του ηλεκτρισμού (μερίδιο στην τελική κατανάλωση το 2050 σε επίπεδο 24% έως 32%). Συγκεκριμένα στον τομέα των μεταφορών, προβλέπεται μείωση της εξάρτησης από τα πετρελαϊκά προϊόντα και σημαντική διείσδυση των βιοκαυσίμων νέας γενιάς και του ηλεκτρισμού τόσο στις επιβατικές όσο και στις εμπορικές μεταφορές.



2.2.11 Θόρυβος

Στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού δεν έχει πραγματοποιηθεί μελέτη θορύβου και συνεπώς δεν καταγράφονται στοιχεία για τους σχετικούς δείκτες. Τα αναμενόμενα υψηλά επίπεδα θορύβου που εμφανίζονται στους μεγάλους οδικούς άξονες της πόλης, όπως η Λ. Βουλιαγμένης, η Ηλιουπόλεως, η Ενικής Αντιστάσεως κλπ., εκτιμάται ότι θα παραμείνουν υψηλά λόγω του κυκλοφοριακού φόρτου με αποτέλεσμα να παραμένει και να εντείνεται η υποβάθμιση της ποιότητα του ακουστικού περιβάλλοντος από την ηχορύπανση. Το μεγαλύτερο πρόβλημα αντιμετωπίζουν οι κατοικίες που γειτνιάζουν με τους παραπάνω οδικούς άξονες.

Τα ανώτατα όρια θορύβου καθορίζονται βάσει της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ, καθορίζοντας μια ενιαία για όλη την Ε.Ε. μεθοδολογία μέτρησης του περιβαλλοντικού θορύβου.

2.2.12 Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα

Η Ηλεκτροκινητικότητα ως Υπηρεσία⁵, καλείται να ενώσει τις διαφορετικές επιλογές μετακίνησης, που προσφέρει η αγορά, όπως είναι **τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, τα ηλεκτρικά και κοινόχρηστα ποδήλατα, η δημόσια συγκοινωνία, τα ηλεκτρικά μέσα μικροκινητικότητας (π.χ. πατίνια)**, επιταχύνοντας έτσι την υιοθέτηση της ηλεκτροκινητικότητας.

Ποια είναι τα βασικά στοιχεία της ηλεκτροκίνησης;

A. Η ύπαρξη ηλεκτροκίνητων οχημάτων (ΙΧ, ταξί, δημόσια συγκοινωνία με λεωφορεία & τρόλεϊ, ποδήλατο, πατίνια, κλπ. αλλά και τραμ, μετρό, προαστιακός, πλοία)

B. Η ύπαρξη και ευρεία κατανομή υποδομών φόρτισης (σε δημόσιους, ημι-δημόσιους, ιδιωτικούς χώρους)

Ηλεκτροκίνητα Οχήματα - Ορισμός: Ηλεκτροκίνητο Όχημα - ΗΟ (Electric Vehicle - EV) ονομάζεται το όχημα που διαθέτει **έναν τουλάχιστον ηλεκτροκινητήρα** για την κίνησή του.

Τύποι Ηλεκτρικών Οχημάτων ECVs (Electrically - Chargeable Vehicles)

- ▶ **Ηλεκτρικά οχήματα μπαταρίας (Battery Electric Vehicles - BEV): Αμιγώς ηλεκτρικά**
 - Η χημική ενέργεια που είναι αποθηκευμένη στην μπαταρία που είναι εγκατεστημένη στο όχημα χρησιμοποιείται για την κίνηση ενός ή περισσότερων ηλεκτρικών κινητήρων. Η αυτονομία οδήγησης είναι περιορισμένη (περίπου 150km-200km κατά μέσο όρο).
- ▶ **Ηλεκτρικά οχήματα με Ενεργειακά Στοιχεία (Fuel Cell Electric Vehicles - FCEV) ή Ηλεκτρικά οχήματα με Ηλεκτροχημική Μονάδα Παραγωγής Υδρογόνου**
 - Τα οχήματα της κατηγορίας αυτής λειτουργούν αποκλειστικά με ηλεκτροκινητήρα, αλλά σε αντίθεση με τα BEV, ο ηλεκτρισμός παράγεται από κυψέλες καυσίμου υδρογόνου αντί μπαταριών. Οι κυψέλες υδρογόνου παράγουν ηλεκτρική ενέργεια συνδυάζοντας υδρογόνο με οξυγόνο.
- ▶ **Ηλιακά ηλεκτρικά οχήματα (Solar Electric Vehicles - SEV)**
 - Διαθέτουν φωτοβολταϊκά (ηλιακό πάνελ) και συσσωρευτές αποθήκευσης ενέργειας.
- ▶ **Ηλεκτρικά οχήματα αυξημένης αυτονομίας (Extended Range Electric Vehicles - EREV)**
 - Τα οχήματα της κατηγορίας αυτής διαθέτουν μηχανή εσωτερικής καύσης και ηλεκτρικό κινητήρα. Ωστόσο, η κίνηση του οχήματος στηρίζεται αποκλειστικά στον ηλεκτρικό κινητήρα. Η μηχανή εσωτερικής καύσης χρησιμοποιείται μόνο για την κίνηση μιας γεννήτριας που σκοπό έχει τη φόρτιση της κύριας μπαταρίας. Η τεχνολογία αυτή δίνει τη δυνατότητα αύξησης της αυτονομίας οδήγησης (>300km).
- ▶ **Επαναφορτιζόμενα υβριδικά οχήματα (Plug-in Hybrid Electric Vehicles - PHEV)**
 - Όπως και τα EREV, διαθέτουν έναν ηλεκτροκινητήρα, ο οποίος τροφοδοτείται από μια μπαταρία παρέχοντας αυτονομία οδήγησης μερικών δεκάδων χιλιομέτρων (~40km), και έναν κινητήρα εσωτερικής καύσης.

⁵ Ηλεκτροκινητικότητα ως Υπηρεσία: eMaaS (electro-Mobility as a Service), Πηγή: <https://trimis.ec.europa.eu/project/emaas>

► **Υβριδικά οχήματα (Hybrid Electric Vehicles - HEV)**

- Τα υβριδικά οχήματα δεν έχουν τη δυνατότητα φόρτισης των συσσωρευτών τους από εξωτερική πηγή, διότι η απαιτούμενη ηλεκτρική ενέργεια παράγεται από τα ίδια τα οχήματα. Διαθέτουν έναν θερμικό κινητήρα και έναν ηλεκτροκινητήρα που λειτουργεί με ηλεκτρική ενέργεια η οποία παράγεται από τον θερμικό κινητήρα ή από τη μετατροπή της κινητικής ενέργειας του ίδιου του οχήματος που συλλέγεται και αποθηκεύεται στους συσσωρευτές του κατά τις φάσεις επιβράδυνσης, πέδησης και κίνησης σε κατωφέρεις.

Πλεονεκτήματα ηλεκτροκίνησης:

Στα **υπέρ** της ηλεκτροκίνησης περιλαμβάνονται :

- το περιβαλλοντικό όφελος τόσο για την ατμοσφαιρική όσο και για την ηχητική ρύπανση (Μηδενικοί Ρύποι, Μηδενική Ηχορύπανση)
- το χαμηλότερο λειτουργικό κόστος,
- το κοινωνικό όφελος από την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας,
- το ευρύτερο οικονομικό όφελος σε κρατικές δαπάνες
- και η αναμενόμενη κινητοποίηση των επιχειρήσεων που θα επιφέρει αύξηση στις θέσεις εργασίας στον συγκεκριμένο τομέα.

Επιπλέον πλεονεκτήματα προκύπτουν από τη μηχανικά βελτιωμένη λειτουργία του οχήματος σε σχέση με τα συμβατικά οχήματα λόγω λιγότερων μηχανικών μερών.

Μειονεκτήματα ηλεκτροκίνησης

Στα **κατά** της ηλεκτροκίνησης περιλαμβάνονται:

- η μικρή διανυόμενη απόσταση (130-180χλμ με μία πλήρη φόρτιση, άρα μικρή αυτονομία) συγκριτικά με τα συμβατικά ΙΧ,
- ο χρόνος φόρτισης
- και το υψηλό κόστος αγοράς, στην περίπτωση που τα κίνητρα που παρέχονται για την αγορά του δεν είναι ελκυστικά.

Επιπλέον μπορεί να περιλαμβάνεται και :

- το ενδεχόμενο ελλειμματικό δίκτυο σταθμών φόρτισης,
- η μικρότερη τελική ταχύτητα
- και η υποχρέωση αντικατάστασης ανά διαστήματα των συσσωρευτών.

Φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων

- Στη συμβατική πρίζα, για την περίπτωση της οικιακής φόρτισης, η πλήρης φόρτιση διαρκεί από 7-12 ώρες.
- Μέσω ειδικής εγκατάστασης φόρτισης, ο χρόνος μπορεί να μειωθεί σημαντικά στις 4-5 ώρες.

Ηλεκτρονική Κινητικότητα: Electro mobility ή e-MOBILITY⁶

Το e-MOBILITY είναι ένας γενικός όρος που χρησιμοποιείται για να περιγράψει τις αρχές και τις έννοιες της χρήσης τεχνολογιών ηλεκτροκίνησης. Η έννοια e-MOBILITY αντιπροσωπεύει την έννοια της **χρήσης**:

- τεχνολογιών **ηλεκτρικού συστήματος** μετάδοσης κίνησης,

⁶ Πηγές: <https://www.spilasers.com/case-study-e-mobility/what-is-e-mobility/>
www.gartner.com/en/information-technology/glossary/electro-mobility-e-mobility

- **πληροφοριών οχήματος & τεχνολογιών επικοινωνίας**
και
- **συνδεδεμένων υποδομών**

για την ενεργοποίηση της ηλεκτρικής προώθησης οχημάτων και στόλων.

Ηλεκτρικά Αυτοκίνητα - Διεθνείς Τάσεις

Η αυτοκινητοβιομηχανία κινείται πλέον ταχύτατα προς τη μαζική υιοθέτηση της ηλεκτροκίνησης, λόγω του ανερχόμενου ενδιαφέροντος των καταναλωτών, αλλά και λόγω της αυστηροποίησης του κανονιστικού πλαισίου για τις εκπομπές ρύπων και του περιορισμού των ντιζελοκίνητων οχημάτων.

Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι πλέον μια βιώσιμη επιλογή σε όλο και περισσότερες χώρες παγκοσμίως. Ενδεικτικά, σύμφωνα με έρευνες, οι οποίες υποθέτουν ότι οι κυβερνητικές πολιτικές, η τεχνολογία και οι κοινωνικές προτιμήσεις θα συνεχίζουν να εξελίσσονται με προσφορότερο τρόπο και ταχύτητα σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν, ο στόλος των ηλεκτρικών επιβατικών ΙΧ οχημάτων από μόλις 1,26 εκ. το 2015 έφτασε τα 8,5 εκ. το 2020, ενώ αναμένεται να φτάσει μέχρι το 2030 στα 116 εκατ. παγκοσμίως αγγίζοντας μερίδιο του 8% του συνολικού στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων (σύμφωνα με έκθεση της Bloomberg New Energy Finance (BNEF): Electric Vehicle Outlook 2020⁷).

Σε αντίστοιχη έκθεση της International Energy Agency⁸, εξετάζοντας δύο διαφορετικά σενάρια (Α. Σενάριο δηλωμένων πολιτικών, το οποίο ενσωματώνει τις υπάρχουσες κυβερνητικές πολιτικές και Β. Σενάριο αειφόρου ανάπτυξης, το οποίο είναι πλήρως συμβατό με τους κλιματικούς στόχους της συμφωνίας του Παρισιού και θεωρώντας ότι επιτυγχάνεται ο στόχος του 30% μεριδίου για ηλεκτρικά οχήματα), οι εκτιμήσεις για το 2030 ανέρχονται σε Α. 140 εκ. ηλεκτρικά επιβατικά ΙΧ οχήματα (7% του παγκόσμιου στόλου) για το συντηρητικό σενάριο και Β. 245 εκ. ηλεκτρικά επιβατικά ΙΧ οχήματα για το αισιόδοξο σενάριο.

Ο εξηλεκτρισμός των αυτοκινήτων έχει διάφορες μορφές και στάδια. Όσον αφορά στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα ECVs (Electrically - Chargeable Vehicles), όπως προαναφέρθηκε, η ηλεκτροκίνηση αφορά κυρίως στα αμιγώς ηλεκτρικά (BEVs), στα plug-in υβριδικά PHEVs (επαναφορτιζόμενα), καθώς και στα υβριδικά (HEV).

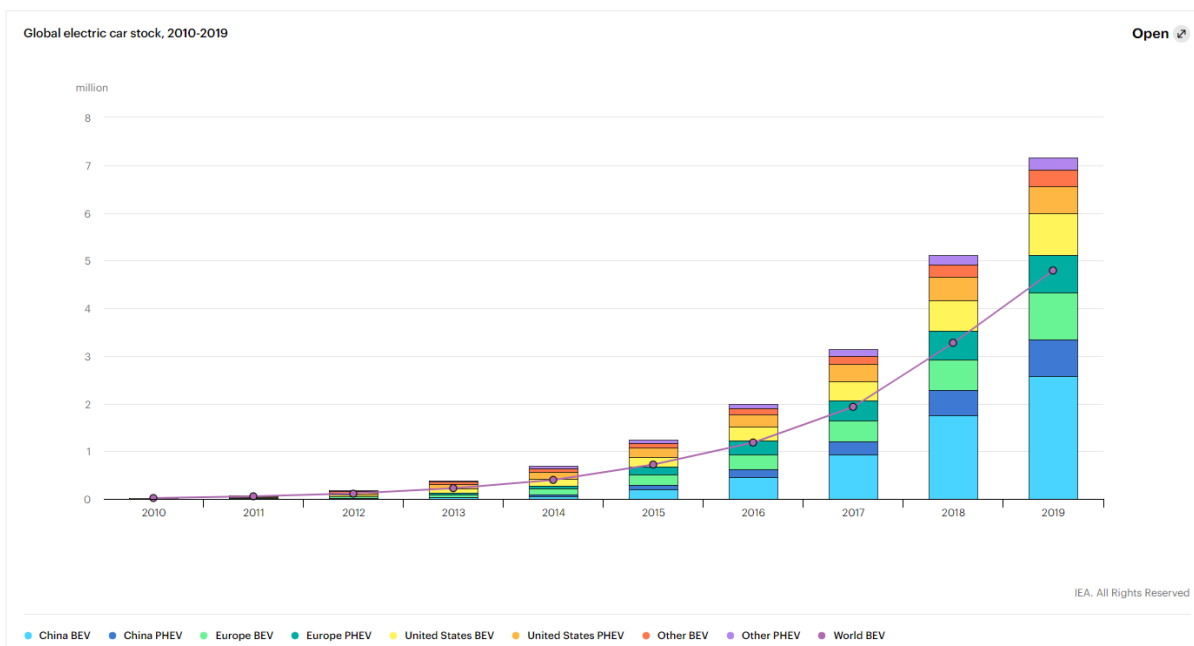
Οι προβλέψεις σχετικά με τις πωλήσεις των ηλεκτρικών αυτοκινήτων είναι παραπάνω από αισιόδοξες, καθώς όλο και περισσότερες αυτοκινητοβιομηχανίες δίνουν μεγάλη έμφαση στην παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την BNEF, αναμένεται να είναι διαθέσιμα στην αγορά πάνω από 500 μοντέλα ηλεκτρικών αυτοκινήτων μέχρι το 2022⁹. Οι πωλήσεις νέων ηλεκτρικών επιβατικών ΙΧ οχημάτων από 450.000 το 2015 έφτασαν τις 2,1 εκ. το 2019, παρουσίασαν μικρή πτώση το 2020 (εκτίμηση στα 1,7 εκ.), ενώ αναμένεται να φτάσουν μέχρι το 2040 στα 54 εκατ. παγκοσμίως (σύμφωνα την BNEF 2020¹⁰). Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει την εξέλιξη της αγοράς για τα έτη 2010-2019, όσον αφορά στα συμβατικά, plug-in υβριδικά και τα αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα.

⁷ <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/>

⁸ <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2020>

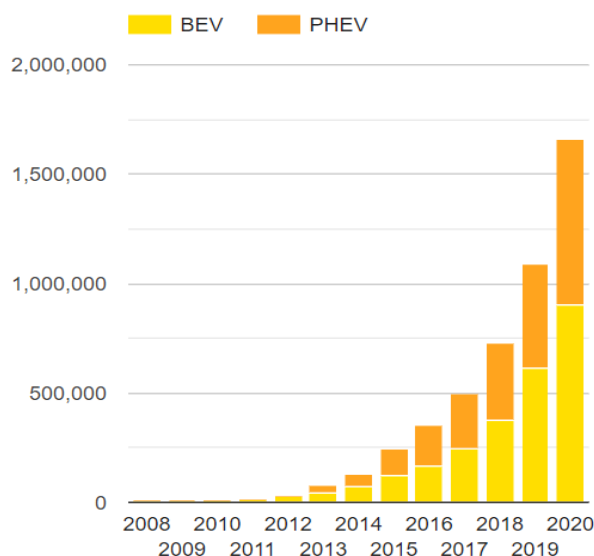
⁹ <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/>

¹⁰ <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/>



Διάγραμμα 2-6: Εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) για τα έτη 2010-2019¹¹

Στην Ευρώπη, τα στοιχεία δηλώνουν ότι όλες οι ευρωπαϊκές χώρες δείχνουν μεγαλύτερη ετοιμότητα, σε σχέση με το παρελθόν, για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, παρόλο που ο ρυθμός βελτίωσης ποικίλλει σημαντικά σε όλη την Ευρώπη. Το κοινό φαίνεται να ενθαρρύνεται σχετικά με την αγορά των ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς κάθε χρόνο οι πωλήσεις των ηλεκτρικών οχημάτων EVs καταγράφουν υψηλά ποσοστά αύξησης, σημειώνοντας άλματα της τάξης του 40-50%.



Διάγραμμα 2-7: Εξέλιξη του στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) στην ΕΕ για τα έτη 2008-2020¹²

Η αύξηση των πωλήσεων των ηλεκτρικών οχημάτων, τα τελευταία χρόνια, ήταν επακόλουθο της αύξησης των συνολικών πωλήσεων των αυτοκινήτων. Το μερίδιο τους στην αγορά εκτιμάται ότι αυξήθηκε μόλις 0,9% από το 2014 έως το 2017, φτάνοντας το 1% (βλ. παρακάτω). Ωστόσο, οι περιβαλλοντικές πολιτικές και οι προβλέψεις για τη μείωση της τιμής τους, που ενδέχεται να προσεγγίσει την τιμή των συμβατικών έως το 2021, αλλά και το ευρύτερο φάσμα

¹¹ <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2020>

¹² <https://www.eafo.eu/countries/european-union/23640/summary>

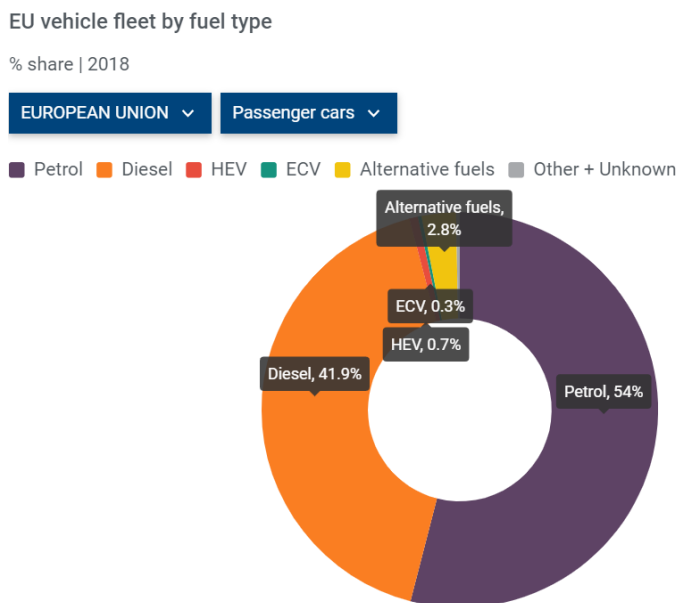
επιλογών σε συνδυασμό με τη μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση των καταναλωτών αναμένεται να αλλάξει τα δεδομένα.

Ενδεικτικά, η συνθήκη του Παρισιού, προβλέπει ότι ως το 2050 θα κυκλοφορούν στην Ευρώπη 150 εκατ. ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Αντίστοιχα, η Βρετανία ανακοίνωσε ότι θα απαγορεύσει την πώληση αυτοκινήτων με κινητήρες εσωτερικής καύσης ως το 2040. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει ως στόχο προς υιοθέτηση από τα κράτη μέλη, οι πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων να φτάσουν το 15% μέχρι το 2025 και 30% μέχρι το 2030, ενώ συγκριτικά το 2017 οι πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων αντιπροσώπευαν μόλις το 0,7% των συνολικών πωλήσεων αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στην Ελλάδα, ο δρόμος της ηλεκτροκίνησης βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο, ωστόσο τα στοιχεία δείχνουν ότι ακολουθεί, αν και με αργό ρυθμό, βήματα προόδου. Αξίζει να αναφερθεί η σύγκριση ανάμεσα στην Ελλάδα, την Πορτογαλία και τη Σουηδία που διαθέτουν παρόμοιο πληθυσμό (της τάξης των 10 εκατ.). Αναλυτικά, η Ελλάδα διαθέτοντας 183 εν λειτουργία σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων και κατά κεφαλήν ΑΕΠ 17.100€, έχει μερίδιο αγοράς 0,04%. Στον αντίποδα, η Σουηδία με κατά κεφαλήν ΑΕΠ 47.900€ και 9.511 σταθμούς φόρτισης, έχει μερίδιο αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων της τάξης του 3,2%. Τέλος, η Πορτογαλία διαθέτοντας κατά κεφαλήν ΑΕΠ 19.500€, πολύ κοντά σε αυτό της Ελλάδας, αλλά 2.109 σταθμούς φόρτισης, έχει καταφέρει να φτάσει το μερίδιο αγοράς της στο 1,2%.

Μερίδιο Ηλεκτρικών Οχημάτων¹³:

- ▶ Σε ολόκληρη την **Ευρωπαϊκή Ένωση**, μόνο το 1% όλων των αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2019 ήταν ηλεκτρικά (αμιγώς ή υβριδικά). Το μερίδιο των οχημάτων που κινούνται με εναλλακτική πηγή ενέργειας/ εναλλακτικά καύσιμα (συμπ. ηλεκτρικών) αντιστοιχεί στο 3,8%.
- ▶ Οι αντίστοιχες τιμές για την **Ελλάδα** ανέρχονται σε 0,4% για τα ηλεκτρικά και 0,5% συνολικά για όλα τα εναλλακτικά.



Created with LocalFocus

Source: ACEA Vehicles in use report 2019

Διάγραμμα 2-8: Μερίδιο επιβατικών ΙΧ ανά τύπο καυσίμου στην ΕΕ για το 2019¹⁴

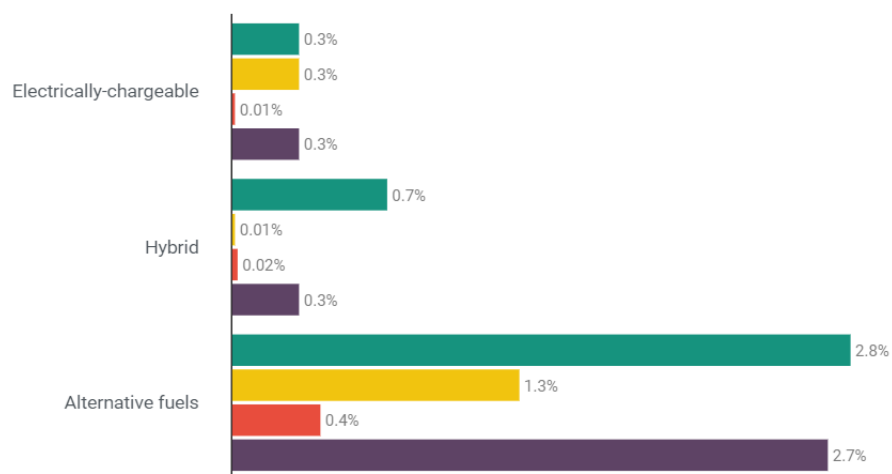
¹³ Πηγή: Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA)

¹⁴ Πηγή: <https://www.acea.be/statistics/tag/category/passenger-car-fleet-by-fuel-type>

Share of alternatively-powered vehicles in the EU fleet

BY SEGMENT, % SHARE / 2018

■ Cars ■ Vans ■ Trucks ■ Buses



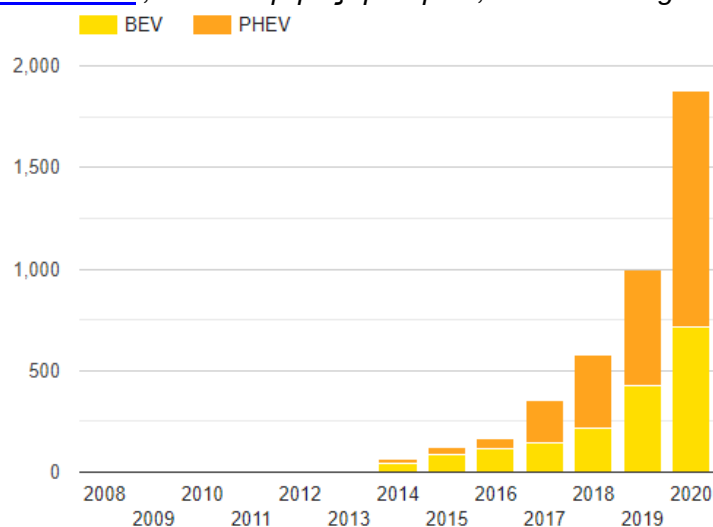
Created with LocalFocus

Source: ACEA VEHICLES IN USE REPORT 2019

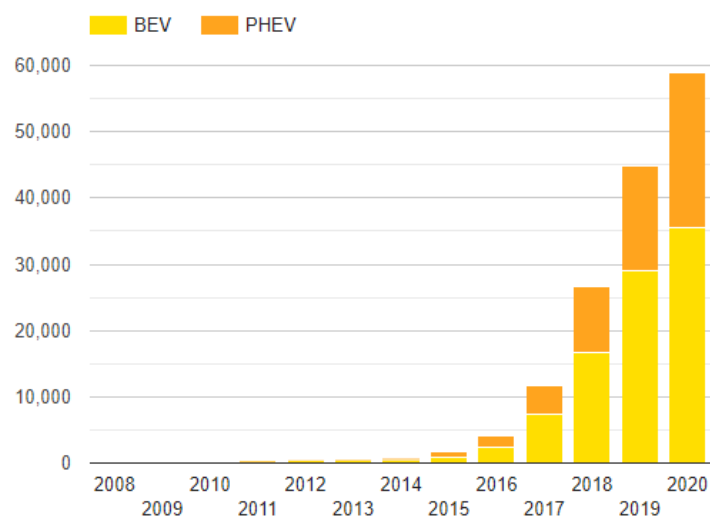
Διάγραμμα 2-9: Μερίδιο οχημάτων εναλλακτικής πηγής ενέργειας ανά τύπο οχήματος στην ΕΕ για το 2019¹⁵

¹⁵ Πηγή: <https://www.acea.be/statistics/tag/category/share-of-alternative-fuel-vehicles-per-vehicle-segment>

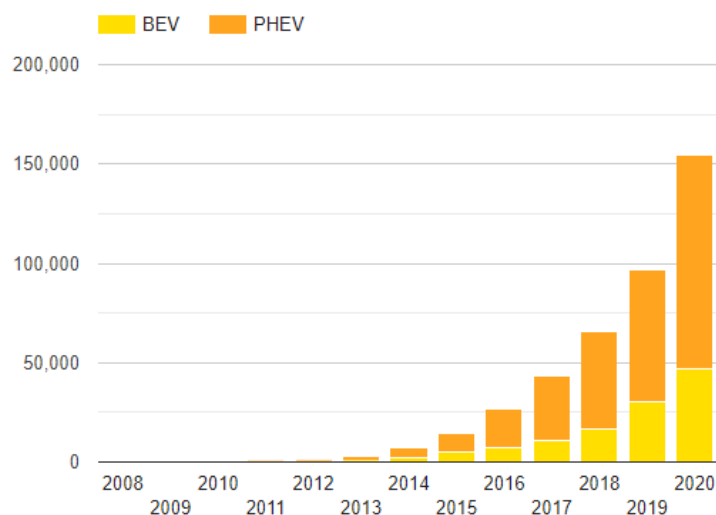
Σύγκριση Στόλου Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.) [Πηγή: <https://www.eafo.eu/>, BEV = Αμιγώς ηλεκτρικά, PHEV = Plug-in υβριδικά]



Διάγραμμα 2-10: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Ελλάδα¹⁶



Διάγραμμα 2-11: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Πορτογαλία¹⁷

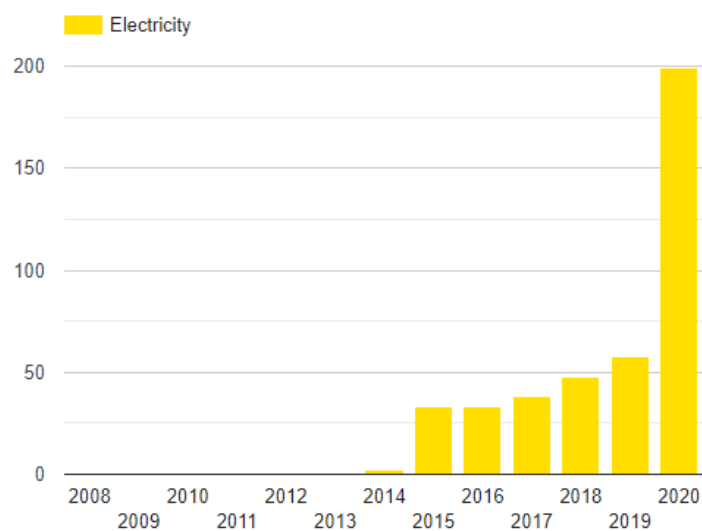


Διάγραμμα 2-12: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στη Σουηδία

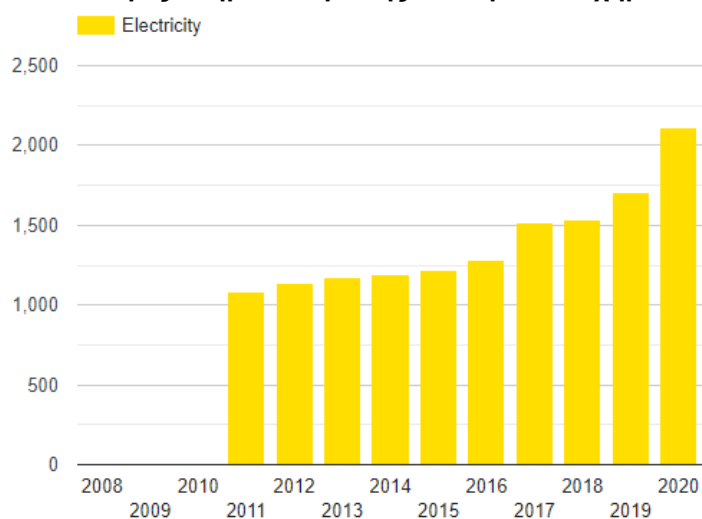
¹⁶ Πηγή: <https://www.eafo.eu/countries/greece/1735/summary>

¹⁷ Πηγή: <https://www.eafo.eu/countries/greece/1735/summary/compare>

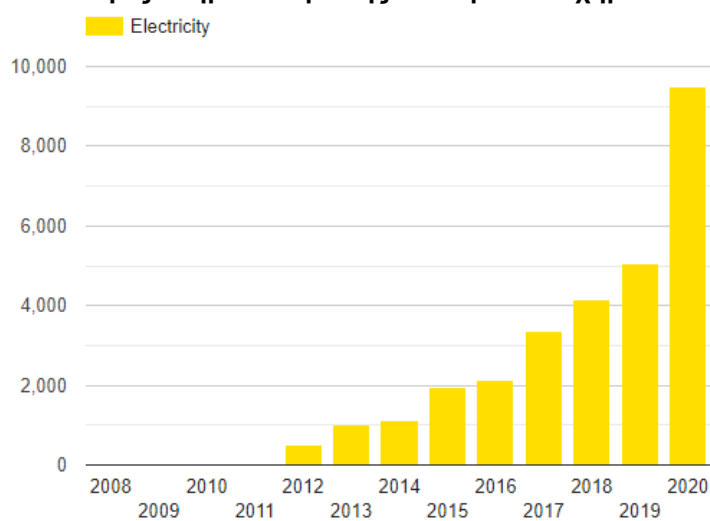
Σύγκριση Υποδομών - Σημείων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)



Διάγραμμα 2-13: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Ελλάδα¹⁸



Διάγραμμα 2-14: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Πορτογαλία¹⁹



Διάγραμμα 2-15: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στη Σουηδία

¹⁸ Πηγή: <https://www.eafo.eu/countries/greece/1735/summary>

¹⁹ Πηγή: <https://www.eafo.eu/countries/greece/1735/summary/compare>

Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ)

Το 2019 κυρώθηκε το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) (ΦΕΚ 4893/Β/31.12.2019), το οποίο συνιστά το Στρατηγικό Σχέδιο για τα θέματα του Κλίματος και της Ενέργειας και περιλαμβάνει έναν αναλυτικό οδικό χάρτη για την επίτευξη συγκεκριμένων Ενεργειακών και Κλιματικών Στόχων έως το έτος 2030:

- Ορίζει συγκεκριμένο στόχο ώστε το **μερίδιο των ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων στις νέες ταξινομήσεις κατά το έτος 2030 να ανέρχεται στο 30%**. Ο στόχος αυτός, σε συνδυασμό με τον αναθεωρημένο στόχο για τη συμμετοχή των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας σε τουλάχιστον **35% μέχρι το έτος 2030, θα συμβάλλει σημαντικά στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις οδικές μεταφορές.**

Ηλεκτρικά Οχήματα & Θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης αποτελεί πλέον βασικό στόχο πολιτικής της Ελλάδας. Στο πλαίσιο της πολιτικής αυτής έχουν ήδη θεσπιστεί οικονομικά κίνητρα με σκοπό την προώθηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

Συγκεκριμένα, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής τελών κυκλοφορίας, τελών ταξινόμησης και φόρου πολυτέλειας. Τα υβριδικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από το 50% (ή 75%) του προβλεπόμενου τέλους ταξινόμησης. Τέλος, όλα τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα έχουν τη δυνατότητα κυκλοφορίας μέσα στο δακτύλιο του κέντρου της Αθήνας σύμφωνα με την υπουργική απόφαση 5592/Φ.911/16 (ΦΕΚ 3208 Β 2016).

Τον Ιούνιο του 2019 υπεγράφη η Κοινή Υπουργική Απόφαση (υπ' αριθμ. 42863/438, ΦΕΚ 2040/Β/4.6.2019) για τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων ανοίγοντας το δρόμο για την ηλεκτροκίνηση, με στόχο έως το 2030 τα ηλεκτρικά οχήματα να αποτελούν το 10% του συνόλου του στόλου, έχοντας συνεισφέρει στη μείωση της τελικής κατανάλωσης ενέργειας από τα επιβατικά οχήματα κατά 9%. Τα παραπάνω σενάρια φαίνονται περισσότερο αισιόδοξα λόγω των κινήτρων που πρόκειται να δοθούν στο ελληνικό αγοραστικό κοινό τα επόμενα χρόνια. Ενδεικτικά, η ΔΕΔΔΗΕ έχει ήδη εκπονήσει μελέτη, σύμφωνα με την οποία προγραμματίζεται η εγκατάσταση 1.448 φορτιστών σε δημόσιους χώρους στις πόλεις και 300-340 ταχυφορτιστών στο εθνικό οδικό δίκτυο, επαρκούν για να καλύψουν τις ανάγκες ακόμη και αυξημένης διείσδυσης των ηλεκτρικών οχημάτων.

Επιπλέον, πρόσφατα δημοσιεύθηκε ο **Νόμος 4710/2020** (ΦΕΚ 142/Α/23.07.2020) **«Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις»**. Στο άρθρο 17 του Ν.4710/20 προβλέπεται η υποχρεωτική εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ), από τους Δήμους, με το οποίο προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων. Σύμφωνα με την παρ. 8 του άρθρου 62 του Ν.4710/20 με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζονται οι προδιαγραφές, οι όροι και οι τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση του ΣΦΗΟ, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 17.

Σε συνέχεια των ως άνω, εκδόθηκε η υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396/30.09.2020 (ΦΕΚ 4380Β/05.10.2020) απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας: «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων ΣΦΗΟ». Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 17 του Ν.4710/20 οι Δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί Δήμοι, Δήμοι

πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί Δήμοι (βάσει του Ν. 3852/2010), εκπονούν υποχρεωτικά το ΣΦΗΟ έως την 31.03.2021, ενώ οι Δήμοι που δεν ανήκουν στις ανωτέρω κατηγορίες υποχρεούνται να εκπονήσουν ΣΦΗΟ έως την 31.03.2022.

Τέλος, τον Αύγουστο του 2020 δημοσιεύθηκε η απόφαση υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΕΣΠΑΕΝ/77472/520 **"Προκήρυξη της δράσης «ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ»"** (ΦΕΚ 3323/Β/07.08.2020). Αντικείμενο της δράσης είναι ο καθορισμός των όρων, των προϋποθέσεων και της διαδικασίας για την ενίσχυση της αγοράς αμιγώς ηλεκτρικού ή υβριδικού ηλεκτρικού οχήματος εξωτερικής φόρτισης (με όριο εκπομπών CO₂ τα 50g/km), συμπεριλαμβανομένων των δικύκλων, τρικύκλων και ποδηλάτων, με δυνατότητα απόσυρσης (ή αντικατάστασης) παλαιού οχήματος, καθώς και της αγοράς και εγκατάστασης «έξυπνου» οικιακού σημείου επαναφόρτισης Η/Ο. Η συνολική Δημόσια Δαπάνη της δράσης είναι 45.800.000,00 ευρώ. Βασικός στόχος του προγράμματος είναι:

1. Η ανανέωση του στόλου των οχημάτων ιδιωτικής χρήσης,
2. Η ανανέωση του στόλου επαγγελματικών οχημάτων,
3. Η ανανέωση επιβατηγών οχημάτων δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ) με ταυτόχρονη υποχρεωτική απόσυρση παλαιού οχήματος, και
4. Η ανάπτυξη «έξυπνων» οικιακών υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο.

Η επίτευξη των παραπάνω στόχων θα συντελέσει στη α) Μείωση των εκπομπών CO₂ και την προστασία της ατμόσφαιρας και του κλίματος, ως απόρροια της μείωσης της χρήσης ορυκτών καυσίμων. β) Μείωση εκπομπών επιβλαβών αερίων ρύπων (NO_x) για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, ειδικά εντός των ελληνικών πόλεων, όπου καθίσταται μεγαλύτερη ανάγκη.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τη βελτίωση της υποδομής σχετικά με την ηλεκτροκίνηση, όπως η προγραμματισμένη αύξηση των σημείων φόρτισης, όσο και τη μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη πρόβλεψη για επιστροφή έως το 2040 των οικονομικών δεικτών στην προ κρίσης εποχή του 2007, **αναμένεται αύξηση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων στη χώρα στροφή στην ηλεκτροκίνηση στο άμεσο μέλλον**. Ο ρυθμός αύξησης, ωστόσο, θα εξαρτηθεί από τα διαφορετικά κίνητρα και τις πολιτικές που θα ακολουθούν τα διάφορα σενάρια εξέλιξης στην Ελλάδα.

2.2.13 ΠΥΡ.ΚΑΛ.

Σε μακροπρόθεσμο επίπεδο, αναμένονται σημαντικές αλλαγές στις μετακινήσεις στην περιοχή της Δάφνης και του Υμηττού εξαιτίας της επένδυσης στο χώρο του συγκροτήματος εργοστασίων της ΠΥΡ.ΚΑΛ., που αφορά στη δημιουργία του Νέου Πάρκου «Ανδρέας Λεντάκης» και περιλαμβάνει τη μετεγκατάσταση εννέα υπουργείων στον χώρο της ΠΥΡ.ΚΑΛ.:

- Υπουργείο Οικονομικών
- Υπουργείο Ανάπτυξης
- Υπουργείο Εργασίας
- Υπουργείο Υγείας
- Υπουργείο Περιβάλλοντος
- Υπουργείο Πολιτισμού
- Υπουργείο Εσωτερικών
- Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης
- Υπουργείο Τουρισμού

Μαζί τους, το Υπερταμείο (ΕΕΣΥΠ) και η Εταιρεία Ακινήτων του Δημοσίου (ΕΤΑΔ), το ΤΑΙΠΕΔ και η Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ). Το έργο θα κατασκευαστεί με σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), με ιδιωτική επένδυση 250 εκατ. ευρώ. Εκτιμάται ότι το έργο μπορεί να ξεκινήσει το 2023 και να ολοκληρωθεί σταδιακά το 2025-2026. Στον χώρο της ΠΥΡ.ΚΑΛ. (ανήκει στα Ελληνικά Αμυντικά Συστήματα - ΕΑΣ) βρίσκονται σήμερα 91 κτίρια (110.000 τ.μ.), εκ των οποίων θα κατεδαφιστούν τα 66 (68.413 τ.μ.) και θα διατηρηθούν 25 (41.587 τ.μ.). Θα ανεγερθούν επτά (7) νέα κτίρια (69.000 τ.μ.) και ακόμα 22.727 τ.μ. σε προσθήκες σε υφιστάμενα κτίρια (συνολική δόμηση, διατηρούμενη και νέα, 133.314 τ.μ.). Στον χώρο που θα απελευθερωθεί, θα δημιουργηθεί πάρκο 80 στρεμμάτων.

Οι εγκαταστάσεις της ΠΥΡ.ΚΑΛ. χωροθετούνται στην περιοχή του Υμηττού και περικλείονται από τις οδούς Ηλιουπόλεως, Γυμναστηρίου, Ανδρέα Λεντάκη, Λ. Σμύρνης και Ελευθερωτών. Χωροθετούνται δύο εισοδοι στις εγκαταστάσεις, η μία επί της οδού Ηλιουπόλεως 111 και η δεύτερη επί της οδού Λεντάκη 2.



Εικόνα 2-1: Εγκαταστάσεις ΠΥΡ.ΚΑΛ., είσοδοι (μπλε), σταθμοί Μετρό (κόκκινο)

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Οι βασικές οδικές αρτηρίες που διέρχονται από την περιοχή πλησίον της ΠΥΡ.ΚΑΛ. είναι οι Λεωφόροι Βουλιαγμένης, Ηλιουπόλεως, Εθνικής Αντιστάσεως. Σημαντική από άποψη κυκλοφορίας είναι η οδός Κωνσταντινουπόλεως. Οι λεωφορειακές γραμμές και τα χαρακτηριστικά τους φαίνονται στον επόμενο Πίνακα.

Πίνακας 2-7: Λειτουργικά χαρακτηριστικά των λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν την περιοχή της ΠΥΡΚΑΛ τον Φεβρουάριο 2020 (προ Covid-19) καθώς και τον Μάρτιο 2021. Με μπλε τα πεδία που σημειώθηκε βελτίωση κατά την πανδημία.

Αρ. Γραμμής	Ονομασία	Μήκος (χλμ)	ΠΡΟΓΡ. ΧΡΟΝΟΑΠΟΣΤΑΣΗ (07.00-08.00)		ΠΡΟΓΡ. ΗΜ. ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ		Στόλος		Ημερήσια Επιβατική Κίνηση (προ COVID)
			2/2020	3/2021	2/2020	3/2021	2/2020	3/2021	
140	ΠΟΛΥΓΩΝΟ - ΓΛΥΦΑΔΑ	55,11	20,0	20,0	76	76	11	11	7.050
206	ΑΓ.ΜΑΡΙΝΑ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	8,47	12,0	8,6	86	105	5	6	5.600
212	ΣΤ. ΔΑΦΝΗ - ΥΜΗΤΤΟΣ - ΒΥΡΩΝΑΣ - ΚΑΡΕΑΣ	15,87	24,0	24,0	80	80	3	3	2.350
237	ΑΝΩ ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	13,39	12,0	10,0	80	98	5	7	5.750
856	ΑΙΓΑΛΕΩ - ΥΜΗΤΤΟΣ - ΔΑΦΝΗ	27,21	13,3	12,0	126	150	10	12	7.050
A3	ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΓΛΥΦΑΔΑ (ΜΕΣΩ Λ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ)	32,73	17,1	17,1	117	117	8	8	5.850

Επισημαίνεται ότι το προσφερόμενο συγκοινωνιακό έργο (χρονοαπόσταση, αρ. οχημάτων) σε τρεις (206, 237 και 856) από τις έξι γραμμές που εξυπηρετούν την περιοχή αυξήθηκε κατά την περίοδο Covid, στο πλαίσιο των μέτρων ενίσχυσης των αστικών συγκοινωνιών για την αντιμετώπιση της πανδημίας.

Είναι προφανές ότι η παραγόμενη ζήτηση από τις δραστηριότητες του κυβερνητικού πάρκου, αλλά και του χώρου πρασίνου που προβλέπεται, θα είναι σημαντική, τόσο τις καθημερινές, όσο και τα σαββατοκύριακα. Η επένδυση αυτή προϋποθέτει την ύπαρξη λεπτομερούς μελέτης περιβαλλοντικών και κυκλοφοριακών επιπτώσεων, που, μεταξύ άλλων, θα εκτιμήσει αν σε βάθος χρόνου επαρκούν οι 6 λεωφορειακές γραμμές και ο σταθμός Μετρό Δάφνης για την εξυπηρέτηση της ζήτησης που θα παραχθεί.

Σημειώνεται ότι η παραγόμενη ζήτηση, αν αναληφθεί από ΙΧ, θα οδηγήσει σε σημαντικά προβλήματα υπερκορεσμού. Συνεπώς, κρίνεται απαραίτητος ο επανασχεδιασμός του κορμού των αστικών συγκοινωνιών που εξυπηρετούν την περιοχή της ΠΥΡ.ΚΑΛ. και κατ' επέκταση τον Δήμο. Προς την κατεύθυνση αυτή ο Δήμος, μέσα από τις κατάλληλες μελέτες, θα πρέπει να διασφαλίσει ότι το παρεχόμενο έργο από τα ΜΜΜ θα επαρκεί για την κάλυψη των νέων αναγκών σε μετακινήσεις, καθώς και ότι η λειτουργία του νέου πάρκου δε θα επηρεάσει αρνητικά τη συγκοινωνιακή λειτουργία του Δήμου.

2.3 Τελικό Σενάριο

2.3.1 Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Τελικού Σεναρίου

Οι Γενικές Αρχές που ακολουθούνται στο πλαίσιο του Τελικού Σεναρίου έχουν ως εξής:

- ✓ Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται στο προηγούμενο Κεφ. 2.2 σχετικά με τις τάσεις εξέλιξης (ΓΠΣ, το Βασικό Οδικό Δίκτυο του Ν. Αττικής, το Νέο ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής, η πληθυσμιακή εξέλιξη, οι οικονομικές εξελίξεις, ο Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ, μελλοντικές επεκτάσεις ΜΜΜ, το Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων, η Κατανάλωση Ενέργειας, οι Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα).
- ✓ Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων, ακόμη και σε τμήματα του ιεραρχημένου οδικού δικτύου. Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης -ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων- στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου. Στην υφιστάμενη κατάσταση, η παράνομη στάθμευση στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο μειώνει σε μεγάλο βαθμό το επίπεδο της οδικής ασφάλειας για πεζούς (καθώς τους ωθεί να κινηθούν σε μειωμένο πλάτος ή/ και επί του ενεργού οδοστρώματος) και για οχήματα (μείωση ορατότητας, ιδιαίτερα στις διασταυρώσεις).
- ✓ Στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση προτείνονται αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις με εγκλιωτισμό θέσεων στάθμευσης, έτσι ώστε να χωροθετείται η νόμιμη στάθμευση και να εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.
- ✓ Ανάπλαση των υφιστάμενων πεζοδρομίων και βελτίωση των τεχνικών/ γεωμετρικών χαρακτηριστικών σε όλο τον Δήμο, για την ευχερέστερη πεζή μετακίνηση των χρηστών.
- ✓ Στις παρεμβάσεις που προτείνονται να υλοποιηθούν, δίνεται προτεραιότητα στην προσβασιμότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.
- ✓ Αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας, με μέτρα όπως ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, μείωση των ορίων ταχύτητας, οφιοειδείς χαράξεις, δημιουργία δικτύων συγκλινόμενων και αποκλινόμενων οδικών τμημάτων στις περιοχές γειτονιάς.
- ✓ Μείωση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων στις περιοχές κατοικίας. Επιτυγχάνεται με χρήση πρόσθετης σηματοδότησης (φανάρια, πεζοφάναρα), νέων προγραμμάτων σηματοδότησης (gating), σήμανση (όρια ταχύτητας, κλπ.) στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο και με ηπιοποιήσεις και σχετικές αρχιτεκτονικές αναπλάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο.
- ✓ Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στις κεντρικές περιοχές του Δήμου, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems). Αρχές του ΣΕΣ είναι κατά προτεραιότητα η εξυπηρέτηση των κατοίκων και ακολούθως η χωροθέτηση θέσεων επισκεπτών στις εμπορικές χρήσεις, με μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο στάθμευσης τις 3 ώρες.
- ✓ Κατασκευή και λειτουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού.

- ✓ Οι υποδομές Αστικής Συγκοινωνίας (ΟΑΣΑ) λειτουργούν με αναβαθμισμένες υπηρεσίες σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση (Αύξηση συχνότητας/ Πύκνωση δρομολογίων ΜΜΜ, Βελτίωση αξιοπιστίας, Επέκταση ωραρίου, Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις), βελτιώνοντας ουσιαστικά το επίπεδο εξυπηρέτησης. Όπως έχει προκύψει από τις έρευνες της ομάδας έργου και τη σχετική βιβλιογραφία, η αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών της Δημόσιας Συγκοινωνίας, είναι το βασικότερο κριτήριο για την επιλογή έναντι της χρήσης του αυτοκινήτου.
- ✓ Ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου με κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων και των διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να αποτελεί εναλλακτικό μέσο μετακίνησης και ταυτόχρονα να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.
- ✓ Δημιουργία διευρυμένου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών.
- ✓ Βιώσιμη διαχείριση εμπορικών μεταφορών.
- ✓ **Στόχος είναι να επιτευχθούν οι «έξυπνοι» στόχοι που προτείνονται μετά τον καθορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για τον Δήμο.**

Οι προτάσεις της ομάδας εργασίας και της ομάδας μελέτης εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Δάφνης - Υμηττού, για την επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ, παρουσιάζονται στη συνέχεια ανά θεματική κατηγορία για τους Ορίζοντες 5ετίας, 10ετίας & 15+ετίας.

2.3.2 Διαχείριση Οδικής Κυκλοφορίας (Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Σηματοδότηση)

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

❖ Ορίζοντας 5ετίας

1. Το προτεινόμενο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο (Χάρτης Τελικού Σεναρίου 1: Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου) του παρόντος Σεναρίου περιλαμβάνει τις ακόλουθες οδούς ως εξής:

Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Βουλιαγμένης, Εθνική Αντιστάσεως - Λ. Ηλιουπόλεως

Δευτερεύουσες αρτηρίες: Ηλιουπόλεως (από Προύσης έως Εθνικής Αντιστάσεως), Λ. Παπαναστασίου

Συλλεκτήριες οδοί: Προύσης (από Ηλιουπόλεως έως Μεσολογγίου), ο άξονας Μεσολογγίου (από Προύσης) - Κερασούντος (έως Ηλιουπόλεως), Αναγεννήσεως, ο άξονας Κωνσταντινουπόλεως (από Αναγεννήσεως) - Πλατεία Αγ. Λαύρας - Αθανασίου Διάκου - Βλαχερνών, Ειδομένης, Λ. Σμύρνης, ο άξονας Παπαστράτου - Πλατεία Υμηττού - Χρυσοστόμου Σμύρνης, Βρυούλων (έως Βλαχερνών), Αμισσού, Αλ. Παναγούλη, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Ηπείρου, Χίου Ακροπόλεως, Μπουμπουλίνας, Εθνάρχου Μακαρίου μέχρι Λ. Βουλιαγμένης, Γραβιάς, Ελευθερίου Βενιζέλου από Εθν. Μακαρίου έως Λ. Βουλιαγμένης.

Οι υπόλοιπες οδοί ανήκουν στο *τοπικό* οδικό δίκτυο.

2. Εφαρμογή εκτεταμένων μονοδρομήσεων σε περιοχές του Δήμου που δεν έχει εφαρμοστεί ακόμα το συγκεκριμένο μέτρο, π.χ. περιοχή Ζωοδόχου Πηγής. (*Χάρτης Τελικού Σεναρίου 2: Προτεινόμενη Κυκλοφοριακή Οργάνωση πέριξ Ζωοδόχου Πηγής*)
3. Μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. (και εφόσον δεν υπάρχει δυνατότητα διαπλάτυνσης) σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους.
 - ο Αρχικά χαρακτηρισμός και σταδιακά μελλοντικά διαμόρφωση με αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις (π.χ. ενιαίο οδόστρωμα ή οφιοειδής χάραξη, απαγόρευση στάθμευσης ή εγκιβωτισμένες θέσεις, κα.)
 - ο Ενδεικτικά προτείνεται η βασική χάραξη των δρόμων Ήπιας Κυκλοφορίας να γίνεται με οφιοειδή μορφή (τεθλασμένη γραμμή κυμαινόμενου πλάτους), με υλικό οδοστρώματος μείωσης της ταχύτητας (π.χ. κυβόλιθοι) ή/και ψυχρά υλικά. Επίσης, εκατέρωθεν του άξονα δημιουργούνται πλατώματα πράσινου με φύτευση, χώροι με μικρά καθιστικά, εγκιβωτισμένες θέσεις (ελεγχόμενης) στάθμευσης και φυσικά μεγάλο εύρος για πεζούς και ήπια μετακίνηση.

Υλοποίηση του μέτρου στο 30% των εξεταζόμενων οδών για την 5ετία, στο 70% για τη 10ετία και στο σύνολο (100%) των οδών για τη 15+ετία.

4. Όσον αφορά στην υποδομή του οδικού δικτύου, με έμφαση στο ιεραρχημένο δίκτυο, προτείνεται αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή και διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και βελτίωση των τεχνικών/ γεωμετρικών χαρακτηριστικών για την ευχερέστερη πεζή μετακίνηση των χρηστών/ κατοίκων. Το πλάτος πεζοδρομίων θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός) βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας, εξασφαλίζοντας ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ σε ΌΛΟΥΣ, μη δυνατότητα παράνομης στάθμευσης πάνω στα πεζοδρόμια (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων ή άλλο, για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης στα πεζοδρόμια, κλπ.). Στις παρεμβάσεις που προτείνονται να υλοποιηθούν, δίνεται προτεραιότητα στην προσβασιμότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.

Υλοποίηση του μέτρου στο 30% των υφιστάμενων πεζοδρομίων για την 5ετία, στο 70% για τη 10ετία και στο σύνολο (100%) των πεζοδρομίων για τη 15+ετία.

5. Μείωση των ορίων ταχύτητας, με στόχο τα 40km/h στο πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.
6. Στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση προτείνονται αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, έτσι ώστε να χωροθετείται η νόμιμη στάθμευση και να εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.
7. Για τις περιοχές γειτονιάς προτείνεται η υλοποίηση παρεμβάσεων με μέτρα όπως ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων και σχετικές αρχιτεκτονικές αναπλάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο, μείωση των ορίων ταχύτητας, οφιοειδείς χαράξεις, εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, δημιουργία δικτύων συγκλινόμενων και αποκλινόμενων οδικών τμημάτων στις περιοχές γειτονιάς.

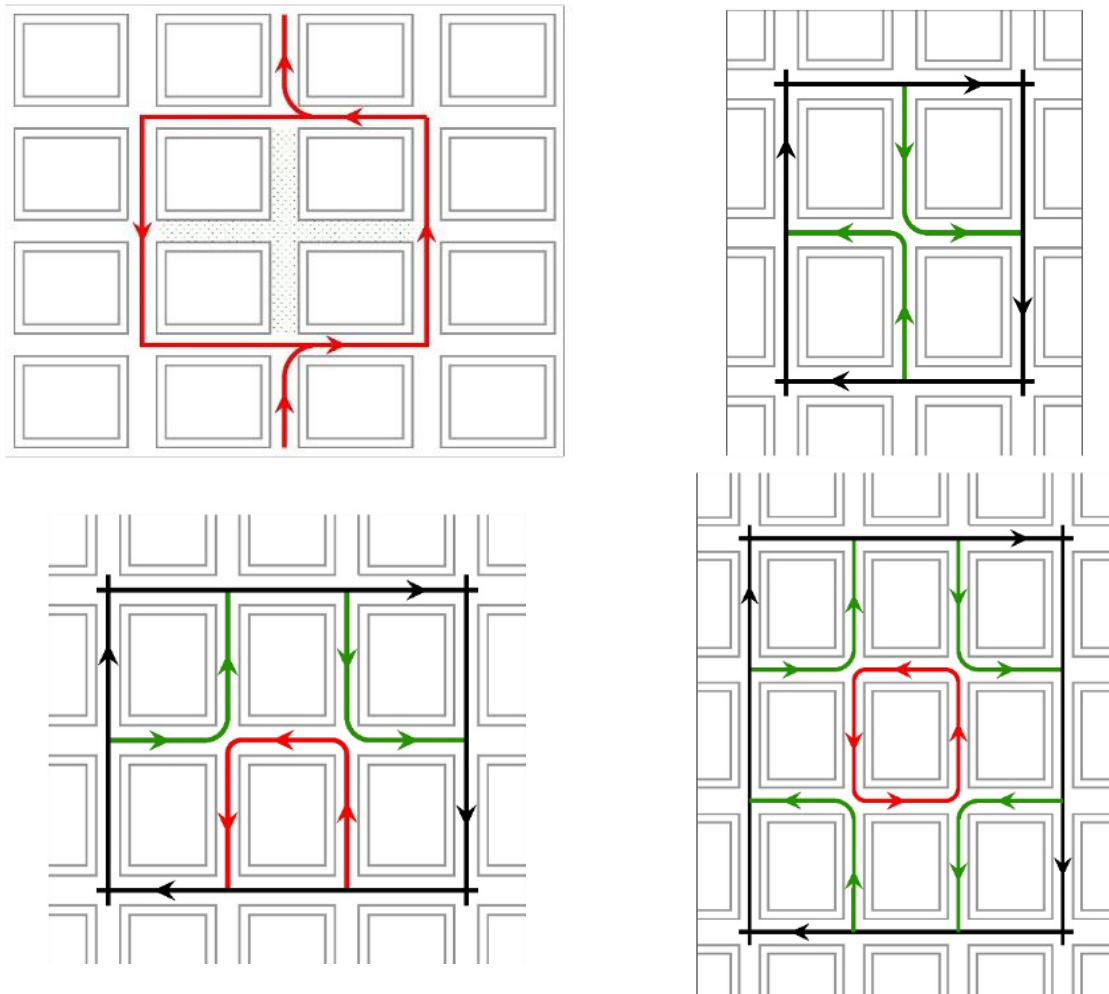
8. Υλοποιούνται μέτρα και παρεμβάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο σύμφωνα με τις πλέον πρόσφατες οδηγίες²⁰ για τη βελτίωση της λειτουργίας του δικτύου οχημάτων και πεζών.
9. Εφαρμόζεται σύστημα κοινόχρηστων αυτοκινήτων. Το "κοινόχρηστο αυτοκίνητο" (car sharing) αποτελεί μια εναλλακτική λύση που απαλλάσσει από το συνεχώς αυξανόμενο κόστος κατοχής ιδιωτικού αυτοκινήτου και συμβάλλει στη μείωση της χρήσης επιβατικού Ι.Χ. Πρόκειται για μια λύση ελκυστική μόνο σε πόλεις καλά εξοπλισμένες με δημόσια συγκοινωνία και δίκτυα ποδηλάτου, δηλαδή εκεί όπου το περπάτημα είναι ασφαλές και ευχάριστο και όπου το αυτοκίνητο δεν εξυπηρετεί τις καθημερινές ανάγκες (π.χ. για δουλειά) αλλά χρησιμοποιείται για αναψυχή ή έκτακτες μετακινήσεις (υγεία κ.λπ.). Συνδυαστικά με το "κοινόχρηστο αυτοκίνητο - car sharing" εφαρμόζονται και τα "κοινόχρηστα ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης" (όπως στο Παρίσι), τα οποία γίνονται μια μορφή εξοπλισμού του κέντρου. Για παράδειγμα, η ηλεκτρονική κάρτα, που είναι το κλειδί για την οδήγησή τους, μπορεί να είναι συγχρόνως και εισιτήριο για τη δημόσια συγκοινωνία ή/και σε κάποιες περιπτώσεις με αυτή αποκτάται πρόσβαση και σε συστήματα κοινόχρηστων αυτοκινήτων/ δημόσιας συγκοινωνίας άλλων πόλεων ακόμη και διαφορετικών χωρών. Στο ίδιο πλαίσιο κινείται και η λογική του συνεπιβατισμού (car pooling).
10. Απαγόρευση της διέλευσης (και στάθμευσης) βαρέων οχημάτων από το τοπικό οδικό δίκτυο.

²⁰ «Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων» (6/2019), ο οποίος συντάχθηκε από Ομάδα Εργασίας αποτελούμενη από επιστήμονες της Μονάδας Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΜΟΔ) Α.Ε., του CIVINET CY-EL, της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του Ε.Μ. Πολυτεχνείου, Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού και του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

❖ Ορίζοντας 10ετίας

1. Δημιουργία superblocs: Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων στο τοπικό οδικό δίκτυο (αρμοδιότητας του Δήμου) για την προστασία γειτονιών - Θύλακες ήπιας κυκλοφορίας. Ενδεικτικά, προτείνονται περιοχές γύρω από μικρά πάρκα/ πλατείες (π.χ. Πλατεία Υμηττού, Άλσος Άγιοι Απόστολοι Πέτρου & Παύλου, Πλ. Ζωοδόχου Πηγής).

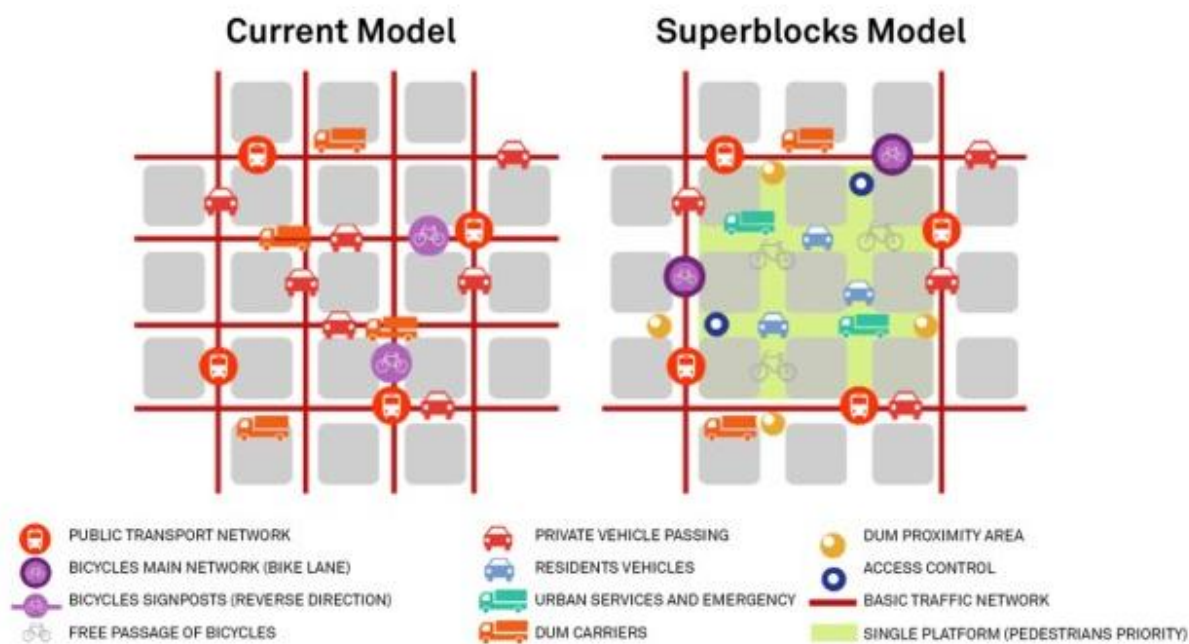
- a. Τα «superblocks» είναι γειτονιές οικοδομικών τετραγώνων, όπου η κυκλοφορία των οχημάτων επιτρέπεται μόνο στους δρόμους γύρω από τα τετράγωνα αυτά, με αποτέλεσμα οι υπόλοιποι να διατίθενται σε πεζούς και ποδηλάτες. Οι γειτονιές αυτές είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να δημιουργούν περισσότερους ελεύθερους χώρους όπου οι κάτοικοι θα μπορούν να συναντώνται, να συζητούν, να συναναστρέφονται και να κοινωνικοποιούνται. Ως Χώροι κοινωνικοποίησης «superblocks» προτείνονται -κατά προτεραιότητα- χώροι σε επιβαρυμένες περιοχές/ γειτονιές.



Εικόνα 2-2: Ενδεικτική Διάταξη λειτουργίας «superblocks»



SUPERBLOCKS MODEL



Εικόνα 2-3: Παράδειγμα superblock στη Βαρκελώνη

❖ **Ορίζοντας 15+ετίας**

1. Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης της οδού Ηλιουπόλεως, μεταξύ Ελευθερωτών και Εθν. Αντιστάσεως με σκοπό την ενοποίηση της ΠΥΡ.ΚΑΛ με τη Γυμναστική Ακαδημία.
2. Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης της Λ. Εθν. Αντιστάσεως, στο μέτωπο της Γυμναστικής Ακαδημίας (ΤΕΦΑΑ), από Ειδομένης έως Γυμναστηρίου.
3. Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης της Λ. Βουλιαγμένης, μεταξύ των οδών Τριπόλεως και Χίου.

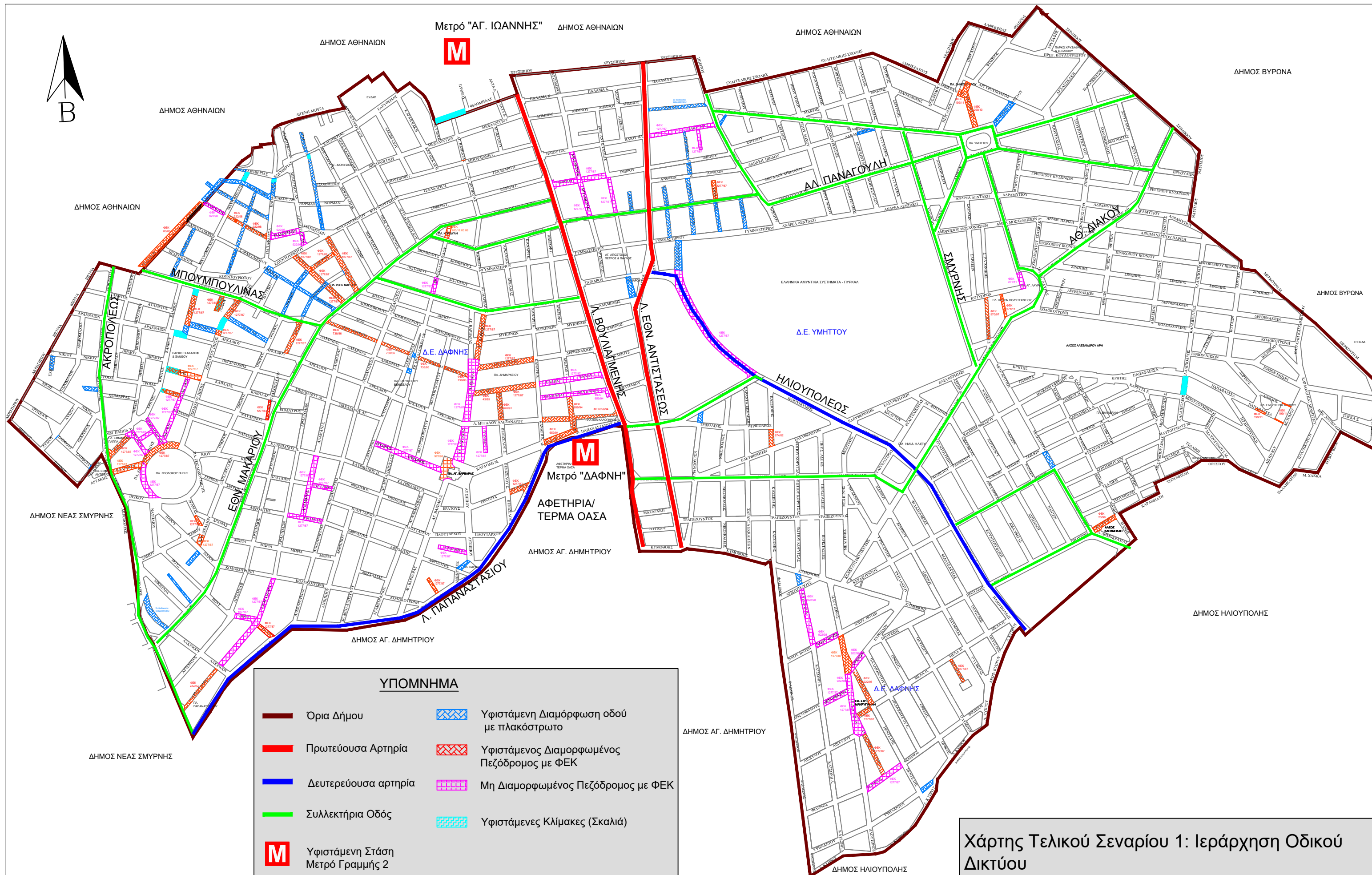
Σηματοδότηση

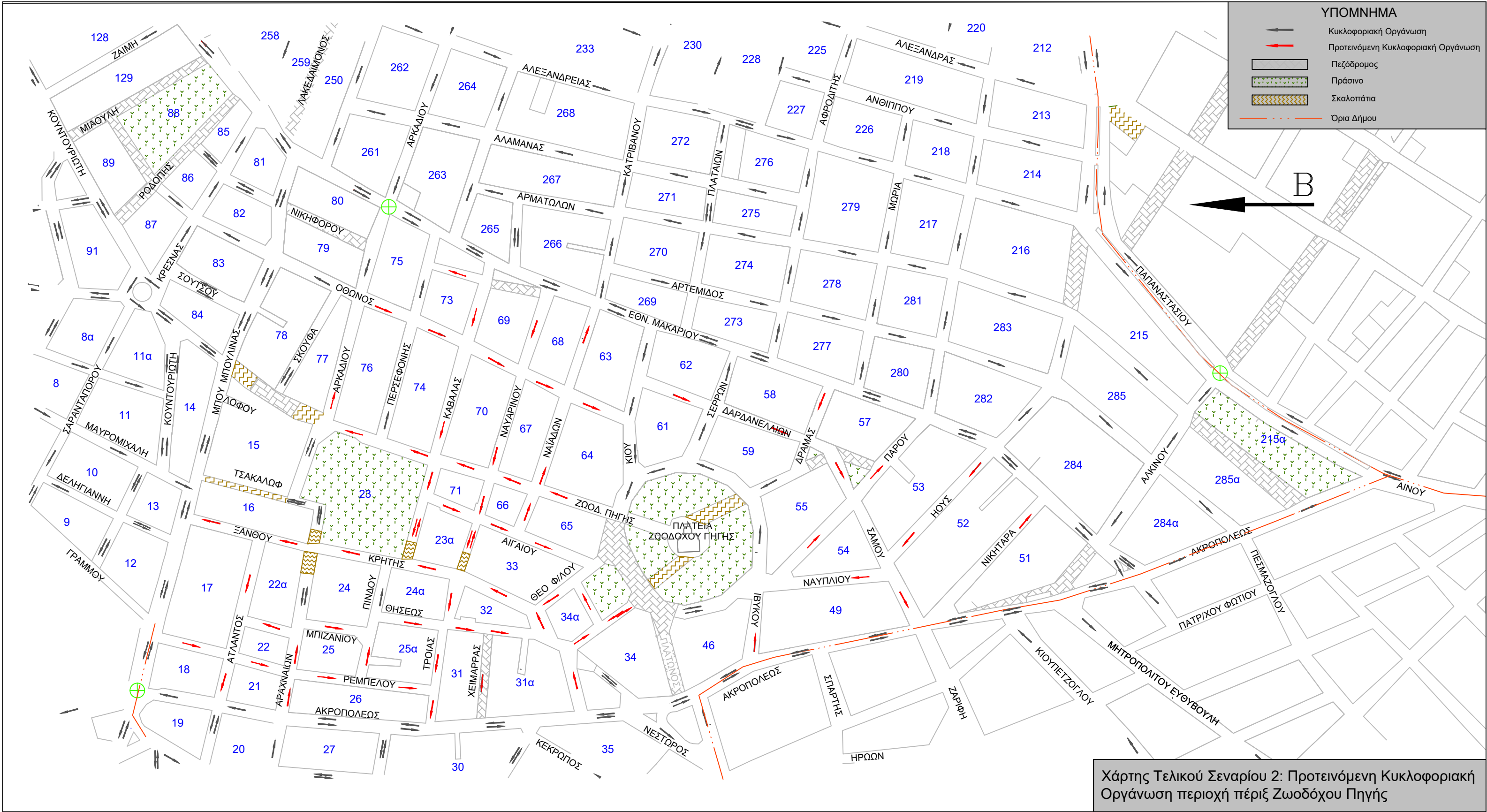
❖ **Ορίζοντας 5ετίας**

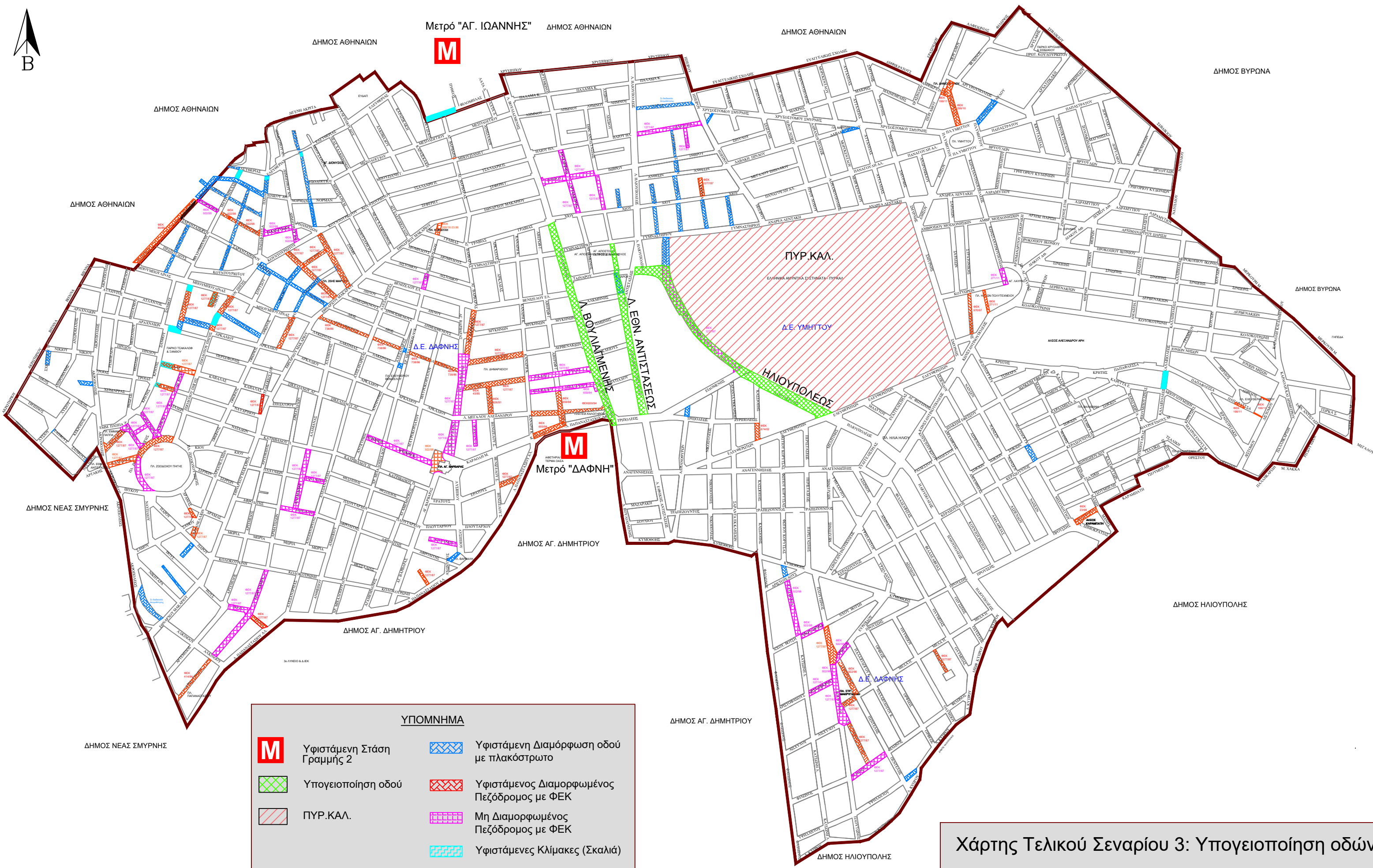
1. Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάναρων σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας, ιδιαίτερα όπου δεν υπάρχει δυνατότητα ασφαλούς πεζή διέλευσης, με στόχο οι ταχύτητες να μην ξεπερνούν το όριο των 40km/h στο ιεραρχημένο ή των 30km/h στις συλλεκτικές και τις τοπικές οδούς. Ενδεικτικά, προτείνεται η τοποθέτηση πεζοφάναρων σε τμήματα των οδών Λ. Παπαναστασίου, Εθν. Αντιστάσεως (ΤΕΦΑΑ), Λ. Βουλιαγμένης (π.χ. στη διασταύρωσή της με την οδό Δερβενακίων), κλπ.

❖ **Ορίζοντες 10ετίας & 15+ετίας**

1. Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) για διέλευση και ενημέρωση τυφλών σε όλα τα φανάρια.
2. Ρύθμιση των φωτεινών σηματοδοτών λόγω των προτεινόμενων κυκλοφοριακών αλλαγών (π.χ. μονοδρομήσεις ή πεζοδρομήσεις), με διατήρηση των υφιστάμενων πεζοφάναρων ή και προτάσεις νέων πεζοφάναρων.
3. Υλοποίηση Έξυπνων Διαβάσεων, με 3D απεικονίσεις. Το Σύστημα Έξυπνης Διάβασης Πεζών είναι ένα πρωτοποριακό σύστημα ασφαλούς διέλευσης πεζών, με αυτόματη αναγνώριση παρουσίας πεζών και αυτόματης φωτεινής σήμανσης της διάβασης.







2.3.3 Οδική ασφάλεια (Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων)

❖ Ορίζοντας 5ετίας

1. Βελτίωση ισόπεδων κόμβων σε διασταυρώσεις με υψηλό δείκτη ατυχημάτων, για τη βελτίωση των αστικών χαρακτηριστικών του περιβάλλοντος χώρου, κλπ. Ενδεικτικά, κατά προτεραιότητα:

- (α) Εθν. Μακαρίου & Μπουμπουλίνας
- (β) Ακροπόλεως & Παπαναστασίου
- (γ) Λ. Βουλιαγμένης & Γυμναστηρίου
- (δ) Λ. Βουλιαγμένης & Τριπόλεως
- (ε) Εθν. Αντιστάσεως & Τριπόλεως
- (στ) Κωνσταντινουπόλεως & Αμάλθειας/ Αγ. Φωτεινής
- (ζ) Αμισσού & Ανδρέα Λεντάκη & Ανδρονικίου

Ο ανασχεδιασμός των ισόπεδων κόμβων θα εξετάσει τη διαμόρφωση κυκλικού κόμβου (roundabout) ώστε να εξασφαλίζεται τόσο η λειτουργικότητα του οδικού δικτύου, όσο και η ασφαλής διέλευση πεζών. Στο ενδεχόμενο διαμόρφωσης κυκλικού κόμβου θα πρέπει να συνοδεύεται από αρχιτεκτονική ανάπλαση, έτσι ώστε ο χρήστης του οδικού δικτύου (πεζός και οδηγός) να αντιλαμβάνεται τον εκάστοτε κόμβο ως αστικό τμήμα της πόλης και όχι ως κόμβο υπερτοπικών διελεύσεων (προτεραιότητα στον πεζό/ πολίτη, όχι στο όχημα).

2. Πραγματοποιούνται αναπλάσεις στις διαμορφώσεις των ισόπεδων κόμβων στο σύνολο του Δήμου. Η οδική ασφάλεια των ισόπεδων κόμβων βελτιώνεται, καθώς υλοποιούνται διαμορφώσεις που να μειώσουν την επικινδυνότητα τους. Λαμβάνοντας υπόψη και τα στοιχεία ατυχημάτων, τα οποία καταδεικνύουν τις διασταυρώσεις μειωμένης οδικής ασφάλειας, προτείνονται μέτρα βελτίωσής τους, ανάλογα με τη γεωμετρία τους, π.χ. διαπλάτυνση του πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, διαβάσεις πεζών κλπ. Προτεραιότητα δίνεται στην κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων, όπως ράμπες ΑΜΕΑ και οδεύσεις τυφλών. Το εν λόγω μέτρο να υλοποιηθεί, καταρχάς, στο 35% των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια.

❖ Ορίζοντας 10ετίας

1. Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, κατά 70%.

❖ Ορίζοντας 15+ετίας

1. Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, κατά 100%.
2. Βελτίωση των διασταυρώσεων στο σύνολο του Δήμου, ακόμη και αν δεν έχουν καταγραφεί τροχαία συμβάντα σε αυτές.

2.3.4 Διαχείριση Στάθμευσης

Η διαχείριση της έντονης και παράνομης στάθμευσης σε σημεία του Δήμου μπορεί να αντιμετωπιστεί μέσω του ΣΒΑΚ, αφού το πρόβλημα της στάθμευσης σχετίζεται και με τις υπόλοιπες δράσεις και ενέργειες ενός ολοκληρωμένου σχεδίου διαχείρισης των συγκοινωνιακών προβλημάτων του Δήμου. Η πολιτική στάθμευσης στις κεντρικές/ κορεσμένες περιοχές πρέπει να στοχεύει στην αποτροπή της στάθμευσης μακράς διάρκειας των επισκεπτών και στην εξασφάλιση των απαραίτητων θέσεων στάθμευσης των κατοίκων (εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης).

- ➔ Σε συνθήκες Βιώσιμης Κινητικότητας, οι θέσεις στάθμευσης παρά το κράσπεδο πρέπει να είναι πολύ λιγότερες από τις σημερινές και να διατίθενται κατά το μεγαλύτερο ποσοστό τους στους κατοίκους, καθώς κάθε θέση στάθμευσης αποτελεί πόλο έλξης για τα αυτοκίνητα. Η δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού θα πρέπει να συνοδεύεται από μείωση των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό με σχετικές διαμορφώσεις στους πέριξ δρόμους.

❖ Ορίζοντας 5ετίας/10ετίας/15+ετίας

1. Επιβολή της απαγόρευσης της παρόδιας στάθμευσης σε όλο το οδικό δίκτυο. Η κυκλοφοριακή οργάνωση και οι αρχιτεκτονικές αναπλάσεις που προτείνονται στο πλαίσιο του Τελικού Σεναρίου στοχεύουν στην εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης και στην αντικατάσταση της παρόδιας στάθμευσης -ανά περίπτωση- με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων, ακόμη και σε τμήματα του ιεραρχημένου οδικού δικτύου.

Στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση προτείνονται αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, έτσι ώστε να χωροθετείται η νόμιμη στάθμευση και να εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.

Υλοποίηση των παρεμβάσεων σε ποσοστό 25% εντός της 5ετίας, σε ποσοστό 60% στη 10ετία και σε ποσοστό 100% στη 15+ετία.

2. **Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)**, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems). Συγκεκριμένα, προτείνεται εφαρμογής ελεγχόμενης στάθμευσης:

- στην περιοχή γύρω από την ΠΥΡ.ΚΑΛ.
- πέριξ των σταθμών Μετρό Αγ. Ιωάννης και Δάφνης και σε απόσταση περίπου 300μ,
- στο δυτικό όριο του Δήμου πέριξ της οδού Μπουμπουλίνας
- στις περιοχές της Δ.Ε. Υμηττού, με βάση τις υφιστάμενες μελέτες ελεγχόμενης στάθμευσης, π.χ. Πλ. Υμηττού, Περιοχή πέριξ οδών Αναγεννήσεως και Φιλαδελφείας (μετά την επικαιροποίησή τους).

Αρχές του ΣΕΣ είναι κατά προτεραιότητα η εξυπηρέτηση των κατοίκων και ακολούθως η χωροθέτηση θέσεων επισκεπτών, στις εμπορικές χρήσεις, με μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο στάθμευσης τις 3 ώρες, με ταυτόχρονη εξασφάλιση χώρων στάθμευσης εκτός οδού.

Η διαχείριση θα περιλαμβάνει την εκμετάλλευση αναξιοποίητων χώρων (ελεύθερων γηπέδων) για στάθμευση εκτός οδού, ενώ προτείνεται η εφαρμογή ενιαίου συστήματος διαχείρισης της παρόδιας και της εκτός οδού στάθμευσης.

Τα «έξυπνα συστήματα» (smart systems), δηλαδή η αυτοματοποιημένη διαδικασία με εφαρμογή νέων τεχνολογιών, αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής ενός ΣΕΣ (ιδιαίτερα για τη ζώνη επισκεπτών). Η εφαρμογή και ο έλεγχος του ΣΕΣ με συμβατικό τρόπο (Αρμόδια Διεύθυνση Τροχαίας/ Δημοτική Αστυνομία), δυσχεραίνει την εφαρμογή και απαιτούνται αυξημένοι πόροι.

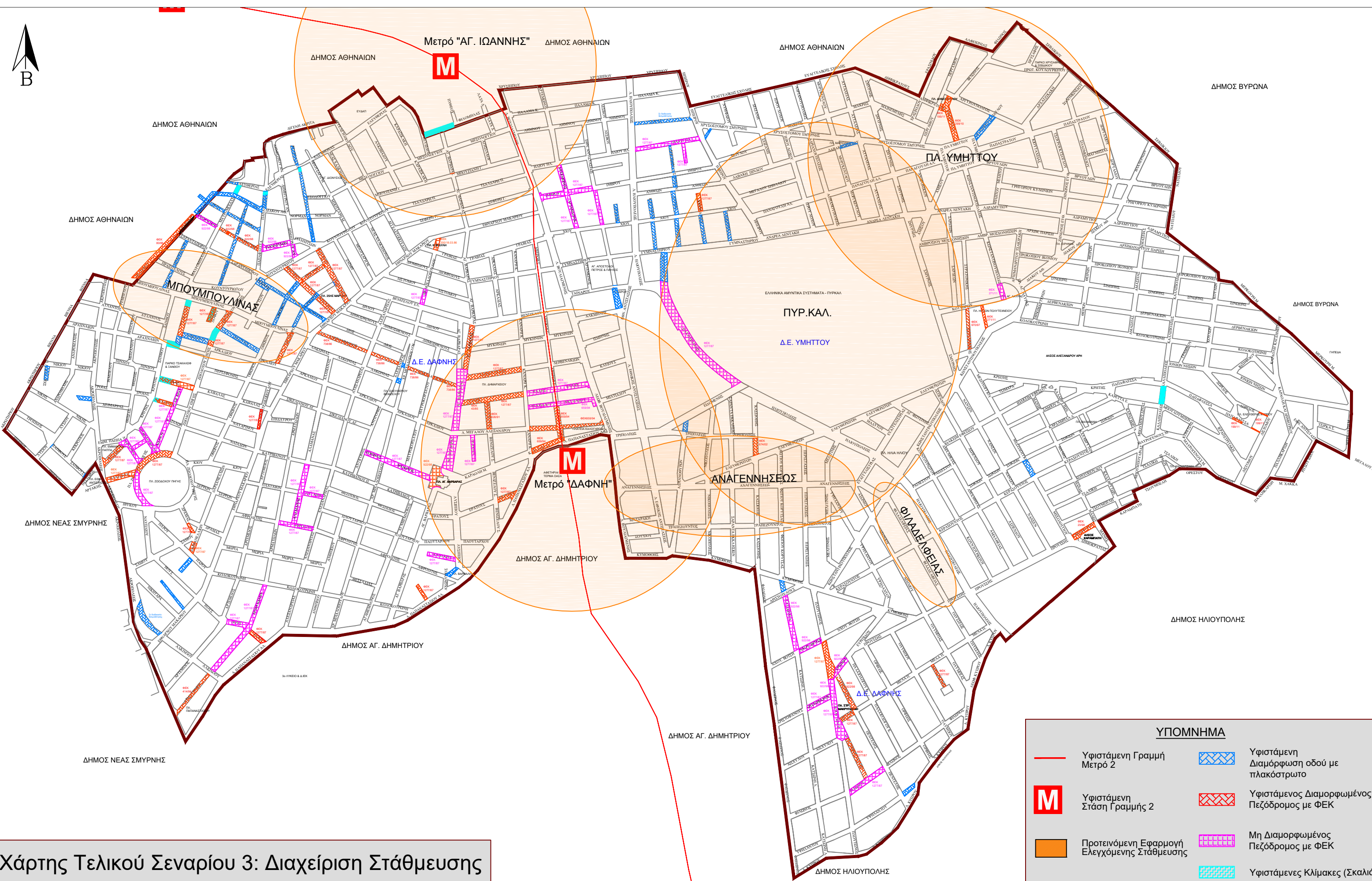
3. Ιδιαίτερη πρόβλεψη για στάθμευση ΑΜΕΑ. Προτείνεται διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ σε σημεία με μεγάλη ζήτηση (π.χ. εμπορίου και αναψυχής), αλλά και σε σημεία μετεπιβίβασης σε κεντρικές στάσεις λεωφορείων αλλά και στα Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ).
4. Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού σε κεντρικές περιοχές του Δήμου. Κατά προτεραιότητα προτείνονται η χωροθέτηση και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού (Parking) σε ακίνητα/ αδόμητα οικόπεδα της περιοχής, ιδιαίτερα σε κεντρικές κορεσμένες περιοχές (π.χ. περίξ του σταθμού Μετρό), ώστε να ικανοποιηθεί η ζήτηση για μακροχρόνια στάθμευση.

Προτείνεται, ενδεικτικά, και όχι περιοριστικά:

- ❖ υπόγειος χώρος στάθμευσης στη Γυμναστική Ακαδημία (Τριπόλεως, Ειδομένης & Ηλιουπόλεως)
 - ❖ χώρος στάθμευσης στο δημοτικό οικόπεδο στη συμβολή των οδών Ηλία Ηλιού & Εθν. Αντιστάσεως
5. Υλοποίηση σχεδίου για την εγκατάσταση νέων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού/ υπεραστικού οδικού δικτύου, σε συμφωνία και του ΣΦΗΟ που προβλέπεται να εκπονηθεί άμεσα.

Προτείνεται -ενδεικτικά και όχι περιοριστικά- η χωροθέτηση χώρων/ σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (και ποδηλάτων) στις εξής περιοχές/ θέσεις:

- ❖ Πλησίον του σταθμού Μετρό "ΔΑΦΝΗ"
 - ❖ Πλησίον της ΠΥΡ.ΚΑΛ.
6. Δημιουργία διακριτών χώρων στάθμευσης για κατηγορίες οχημάτων όπως:
 - ❖ χώροι στάθμευσης δίκυκλων
 - ❖ χώροι στάθμευσης ποδηλάτων και εν γένει οχημάτων μικροκινητικότητας
 - ❖ αποκλειστικών χώρων προσωρινής στάσης/ στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση
 7. Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων.
 8. Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.
 9. Συστηματικοί έλεγχοι για τη διασφάλιση της κατασκευής και λειτουργίας των προβλεπόμενων υποχρεωτικών ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης σε κτίρια και εγκαταστάσεις/ εμπορικές χρήσεις.



Χάρτης Τελικού Σεναρίου 3: Διαχείριση Στάθμευσης

ΥΠΟΜΝΗΜΑ			
	Υφιστάμενη Γραμμή Μετρό 2		Υφιστάμενη Διαμόρφωση οδού με πλακόστρωτο
	Υφιστάμενη Στάση Γραμμής 2		Υφιστάμενος Διαμορφωμένος Πεζόδρομος με ΦΕΚ
	Προτεινόμενη Εφαρμογή Ελεγχόμενης Στάθμευσης		Μη Διαμορφωμένος Πεζόδρομος με ΦΕΚ
			Υφιστάμενες Κλίμακες (Σκαλιά)

2.3.5 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

❖ Ορίζοντας 5ετίας

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

1. Βελτίωση τόσο της αξιοπιστίας όσο και της συχνότητας των δρομολογίων λεωφορειακών γραμμών. Ενδεικτικά, προτείνεται συχνότητα των δρομολογίων μικρότερη των 10' σε ώρες αιχμής για τις γραμμές με αυξημένη ζήτηση και μικρότερη των 20' για το μεγαλύτερο διάστημα της ημέρας για όλες τις γραμμές. Στόχος είναι να αποτελούν τα MMM δελεαστική και προτιμητέα επιλογή για τους μετακινούμενους έναντι του επιβατικού ΙΧ αυτοκινήτου. Στόχος είναι να αποτελούν τα MMM δελεαστική και προτιμητέα επιλογή για τους μετακινούμενους έναντι του επιβατικού ΙΧ αυτοκινήτου.
2. Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 30% του συνόλου των στάσεων εντός των ορίων του Δήμου.
3. Ανανέωση στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμιση του, σε ποσοστό 50%.
4. Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΟΑΣΑ, σε ποσοστό 30% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου (80-12=68 στάσεις). Ακρίβεια στην πληροφορία τηλεματικής.
5. Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου με σημεία επιβίβασης στα λεωφορεία, με δυνατότητα διαμόρφωσης χώρου για ποδήλατα εντός των οχημάτων του ΟΑΣΑ.

Μέσα Σταθερής Τροχιάς - Μετρό

1. Βελτίωση συχνότητας δρομολογίων. Ενδεικτικά προτείνεται συχνότητα δρομολογίων στα 5'-6' για το μεγαλύτερο διάστημα της ημέρας και μικρότερη τις ώρες αιχμής.
2. Διεύρυνση ωραρίου. Ενδεικτικά προτείνεται επέκταση του ωραρίου μέχρι τις 02:00 για όλες τις ημέρες.
3. Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (π.χ. parking), στον σταθμό του Μετρό, ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο δημόσιας συγκοινωνίας.

❖ Ορίζοντας 10ετίας

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

1. Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 70% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου.
2. Ανανέωση στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμιση του, σε ποσοστό 100%.
3. Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΟΑΣΑ, σε ποσοστό 70% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου. Ακρίβεια στην πληροφορία τηλεματικής.

4. Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, σύμφωνα με τις προτεινόμενες αλλαγές του οδικού δικτύου στο πλαίσιο του Τελικού Σεναρίου.

Μέσα Σταθερής Τροχιάς - Μετρό

1. Περαιτέρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων και επέκταση ωραρίου. Ενδεικτικά προτείνεται συχνότητα δρομολογίων στα 4' για το μεγαλύτερο διάστημα της ημέρας και μικρότερη τις ώρες αιχμής.
2. Ανανέωση στόλου συρμών.

↳ Εφαρμογή συστήματος επιβράβευσης για τη χρήση όλων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (π.χ. συλλογή πόντων για τη συχνή χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς με εξαργύρωση είτε σε δωρεάν μετακινήσεις είτε σε συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, πολιτιστικούς χώρους, κλπ.). Στόχος του εν λόγω μέτρου είναι αφενός η δημιουργία κινήτρου για να επιλέγουν οι μετακινούμενοι τα ΜΜΜ και αφετέρου η σωστή χρήση επικύρωσης των εισιτηρίων, καθώς στην υφιστάμενη κατάσταση οι χρήστες των λεωφορείων επικυρώνουν τα εισιτήρια μόνο κατά την είσοδο τους στα λεωφορεία και όχι και κατά την έξοδο από αυτά. Με την εφαρμογή των ηλεκτρονικών εισιτηρίων και την ορθή χρήση τους από τους μετακινούμενους είναι εφικτό πλέον να καταμετρώνται ηλεκτρονικά οι επιβιβάσεις - αποβιβάσεις (μετρήσεις "on-off"), που αποτελούν πολύ σημαντικό παράγοντα για τη βελτίωση του μεταφορικού έργου.

❖ Ορίζοντας 15+ετίας

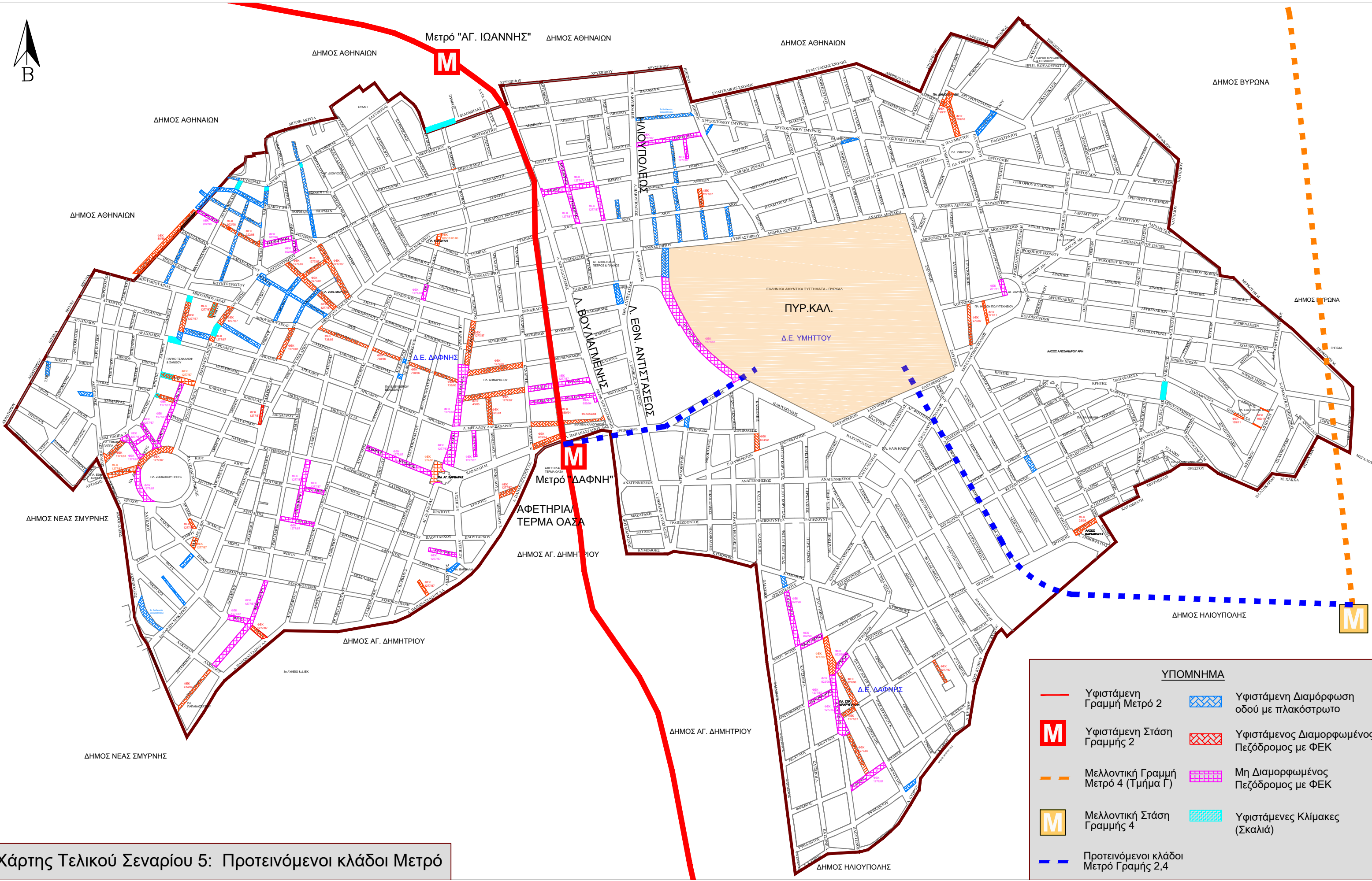
Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΟΑΣΑ, σε ποσοστό 100% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου. Ακρίβεια στην πληροφορία τηλεματικής.

Μέσα Σταθερής Τροχιάς - Μετρό

1. Περαιτέρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων και επέκταση ωραρίου.
2. Διερεύνηση εφικτότητας εξυπηρέτησης της ΠΥΡ.ΚΑΛ. με κλάδο του Μετρό.

Σύνδεση της Γραμμής 2, από τον Σταθμό "ΔΑΦΝΗ" με το Νέο Κυβερνητικό Πάρκο στην ΠΥΡ.ΚΑΛ. και σύνδεση της Γραμμής 4 (που πρόκειται να κατασκευαστεί) με την ΠΥΡ.ΚΑΛ.



Χάρτης Τελικού Σεναρίου 5: Προτεινόμενοι κλάδοι Μετρό

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Υφιστάμενη Γραμμή Μετρό 2

Υφιστάμενη Στάση Γραμμής 2

Μελλοντική Γραμμή Μετρό 4 (Τμήμα Γ)

Μελλοντική Στάση Γραμμής 4

Προτεινόμενοι κλάδοι Μετρό Γραμμής 2,4

Υφιστάμενη Διαμόρφωση οδού με πλακόστρωτο

Υφιστάμενος Διαμορφωμένος Πεζόδρομος με ΦΕΚ

Μη Διαμορφωμένος Πεζόδρομος με ΦΕΚ

Υφιστάμενες Κλίμακες (Σκαλιά)

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ - ΠΥΡ.ΚΑΛ. Δ.Ε. ΥΜΗΤΤΟΥ

2.3.6 Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιας μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων)

Υλοποίηση δικτύου πράσινων διαδρομών, ήτοι δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιων μορφών μετακίνησης, το οποίο θα συνδέει σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, κεντρικά σημεία του Δήμου Δάφνης - Υμηττού με τις γειτονιές, μέσω οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και σημαντικών διαπλατύνσεων πεζοδρομίων.

Υπενθυμίζεται ότι στον Δήμο έχουν ήδη υλοποιηθεί πεζοδρομήσεις και ηπιοποιήσεις. Στόχος του προτεινόμενου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών είναι η επέκταση αυτών στο σύνολο του Δήμου και η σύνδεση των υφιστάμενων διαδρομών πεζόδρομων και ήπιας κυκλοφορίας σε ένα ενιαίο δίκτυο, σε συνδυασμό με ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμου.

Οι προτεινόμενες Πράσινες Διαδρομές αφορούν λοιπόν στο δίκτυο ποδηλατοδρόμου, στις οδούς με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις (πεζοδρομήσεις, ήπιας κυκλοφορίας), καθώς και στις σημαντικές διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, όπου δηλαδή η κίνηση με ήπια μορφή μετακίνηση είναι εφικτή και δεν παρεμποδίζεται από την κίνηση των οχημάτων.

Οι διαμορφώσεις για την κίνηση των ατόμων ευπαθών ομάδων, που να καθιστούν το δίκτυο φιλικό και προσβάσιμο προς τα Άτομα με Αναπηρίες (ΑΜΕΑ) και τα Άτομα με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ), όπως π.χ. ράμπες και οδεύσεις τυφλών, ηλικιωμένους, παιδιά, κλπ., αποτελεί βασικό κριτήριο κατά την υλοποίηση των πράσινων διαδρομών. Στόχος του δικτύου πράσινων διαδρομών είναι η προσβασιμότητα σε ΟΛΟΥΣ και η δυνατότητα χρήσης από ΟΛΟΥΣ.

Σημαντική κρίνεται, επίσης, η σύνδεση του Δικτύου Πράσινων Διαδρομών με τους όμορους Δήμους, είτε με αντίστοιχα δίκτυα (π.χ. πράσινες διαδρομές όμορων Δήμων) είτε με σημαντικούς πόλους έλξης (π.χ. Ζάππειο).

Προτείνεται, επίσης κατά προτεραιότητα, η κατασκευή του δικτύου ποδηλατοδρόμων σύμφωνα με τις προβλεπόμενες από το ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής παρεμβάσεις για την ολοκλήρωση του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών.

Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, κατά προτεραιότητα, το Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών περιλαμβάνει τις εξής οδούς:

- Λ. Παπαναστασίου (από Ακροπόλεως έως Λ. Βουλιαγμένης)
- Τριπόλεως
- Κασσιόπης (από Τριπόλεως έως Ελευθερωτών)
- Ελευθερωτών - Κωνσταντινουπόλεως - Αθανασίου Διάκου - Βλαχερνών
- Νικοπόλεως (έως Τριπόλεως)
- Λ. Βουλιαγμένης - Ταινάρου - Αρτέμωνος
- Βρυούλων - Δορυλαίου
- Παπαστράτου (από Δορυλαίου έως Πλ. Υμηττού)
- Αμισσού (από Πλ. Υμηττού έως Χρυσοστόμου Σμύρνης)
- Αλέξανδρου Παναγούλη (από Πλ. Υμηττού έως Ηπείρου)
- Ανδρέα Λεντάκη (από Χρυσοστόμου Σμύρνης) - Γυμναστηρίου (έως Καλύμνου)
- Χρυσοστόμου Σμύρνης (από Ανδρέα Λεντάκη έως Κωνσταντινουπόλεως)
- Ηλιουπόλεως (από Ελευθερωτών έως Γυμναστηρίου)

- Ειδομένης (από Τριπόλεως έως Ηλιουπόλεως)
- Ηπείρου (από Ανδρέα Λεντάκη έως Χίου)
- Χίου (από Ηπείρου έως Αρτέμωνος)
- Εθνικής Αντιστάσεως (από Χίου έως Ηλία Ηλιού)
- Ηλία Ηλιού (από Εθνικής Αντιστάσεως έως Σπετσών)
- Ναυάρχου Βότση (από Λ. Βουλιαγμένης έως Πλούρωνος)
- Πλούτωνος (από Ναυάρχου Βότση έως Παύλου Μελά)
- Παύλου Μελά (από Πλούτωνος έως Ηλιουπόλεως)
- Ηλιουπόλεως (από Παύλου Μελά έως Προύσης)
- Προύσης (από Ηλιουπόλεως) - Καραμπάτη
- Αμάλθειας (από Προύσης έως Κερασούντος)
- Κερασούντος (από Αμάλθειας έως Ασπένδου)
- Λυσίππου (από Λ. Παπαναστασίου) - Αγ. Βαρβάρας - Δήλου (έως Εθνάρχου Μακαρίου)
- Αλεξανδρείας (από Λ. Παπαναστασίου έως Σικελιανού)
- Σικελιανού (από Αλεξανδρείας) - Εθνάρχου Μακαρίου - Περσεφόνης (έως Ζωοδόχου Πηγής)
- Εθνάρχου Μακαρίου (από Αλκινόου) - Δημητρακοπούλου (έως Περσεφόνης)
- Κίου (από Εθνάρχου Μακαρίου) - Πλ. Ζωοδόχου Πηγής - Ζωοδόχου Πηγής - Κουντουριώτου (έως Αγγελετοπούλου)
- Αγγελετοπούλου (από Κουντουριώτου έως Διγενή Ακρίτα)
- Μπουζιάνη (από Αγγελετοπούλου έως Αγ. Βαρβάρας)
- Αλκινόου (από Λ. Παπαναστασίου έως Εθνάρχου Μακαρίου)

Το προτεινόμενο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών αποτυπώνεται στον Χάρτη «Χάρτης Τελικού Σεναρίου 6: Δίκτυο Πράσινης Διαδρομής» του παρόντος κεφαλαίου.

❖ Ορίζοντας 5ετίας

1. Υλοποίηση του προτεινόμενου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών, σε ποσοστό 30%. Στο παρόν Σενάριο θεωρείται ότι υλοποιούνται έργα πεζοδρομήσεων - αναπλάσεων και ποδηλατοδρόμων, καθώς και σχέδιο σύνδεσης σε ενιαίο δίκτυο.
2. Ολοκλήρωση του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών.
3. Πρόταση για νέες διαδρομές ποδηλατοδρόμων βάσει και των προτεινόμενων αναπλάσεων. Υλοποίηση του προτεινόμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων με:
 - Κατασκευή διακριτού ποδηλατοδρόμου όπου το πλάτος της οδού το επιτρέπει.
 - Κατασκευή/ Διαμόρφωση διαδρομών μικτής χρήσης πεζών και ποδηλάτων, όπου το πλάτος της οδού δεν επαρκεί για διακριτό ποδηλατόδρομο.
4. Διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ενθαρρύνει την πεζή μετακίνηση, για κάθε ηλικιακή ομάδα.
5. Διαμόρφωση νέων πεζοδρομίων όπου δεν υπάρχουν στο σύνολο του οδικού δικτύου. Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 30% των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον περιλαμβάνουν οδικό εξοπλισμό).

6. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας) σε ακτίνα 300μ. περίξ σχολικών συγκροτημάτων, με στόχο την εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας και της προσβασιμότητας περίξ σχολείων/ σχολικών συγκροτημάτων. Εφαρμογή ολοκληρωμένων αρχιτεκτονικών αναπλάσεων οδών (π.χ. με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης). Εφαρμογή της Απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα του Δήμου.
7. Ο Δήμος έχει ως στόχο την απαγόρευση της παράνομης στάθμευσης είτε με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων (αντικατάσταση των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων με χώρο κίνησης των πεζών/ ποδηλατών) ή/ και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης (αποτροπή στάθμευσης οχημάτων στις γωνίες των οδών). Υλοποίηση του μέτρου τουλάχιστον στο 30% του οδικού δικτύου του Δήμου.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το μέτρο των διαπλατυνσεων (προς αποτροπή της παράνομης στάθμευσης) προτείνεται να εφαρμοστεί και επί του ιεραρχημένου οδικού δικτύου. Σημειώνεται ότι, είναι αναγκαία η λήψη μέτρων αποτροπής της παράνομης στάθμευσης επί των νέων διαπλατυσμένων πεζοδρομίων, π.χ. τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων, κατασκευή παρτεριού στο άκρο του πεζοδρομίου, κλπ.
8. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας) σε ακτίνα 300μ. περίξ σχολικών συγκροτημάτων, με στόχο την εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας και της προσβασιμότητας περίξ σχολείων/ σχολικών συγκροτημάτων. Εφαρμογή ολοκληρωμένων αρχιτεκτονικών αναπλάσεων οδών (π.χ. με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης). Εφαρμογή της Απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013).
9. Εφαρμογή συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε όλο τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού, σε όλες τις στάσεις των λεωφορείων, σε αθλητικές εγκαταστάσεις, σε πάρκα και χώρους πρασίνου, σε τοπόσημα όλου του Δήμου, αλλά και σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα, θεωρώντας ως κεντρικά σημεία σε επίπεδο γειτονιάς.
10. Τακτοποίηση τυχόν εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους, ήτοι οδικά τμήματα που σήμερα λειτουργούν ως πεζόδρομοι πρέπει να ενσωματωθούν ως τέτοια και στα θεσμικά εργαλεία του Δήμου (ΓΠΣ, Ρυμοτομικό, κλπ.).

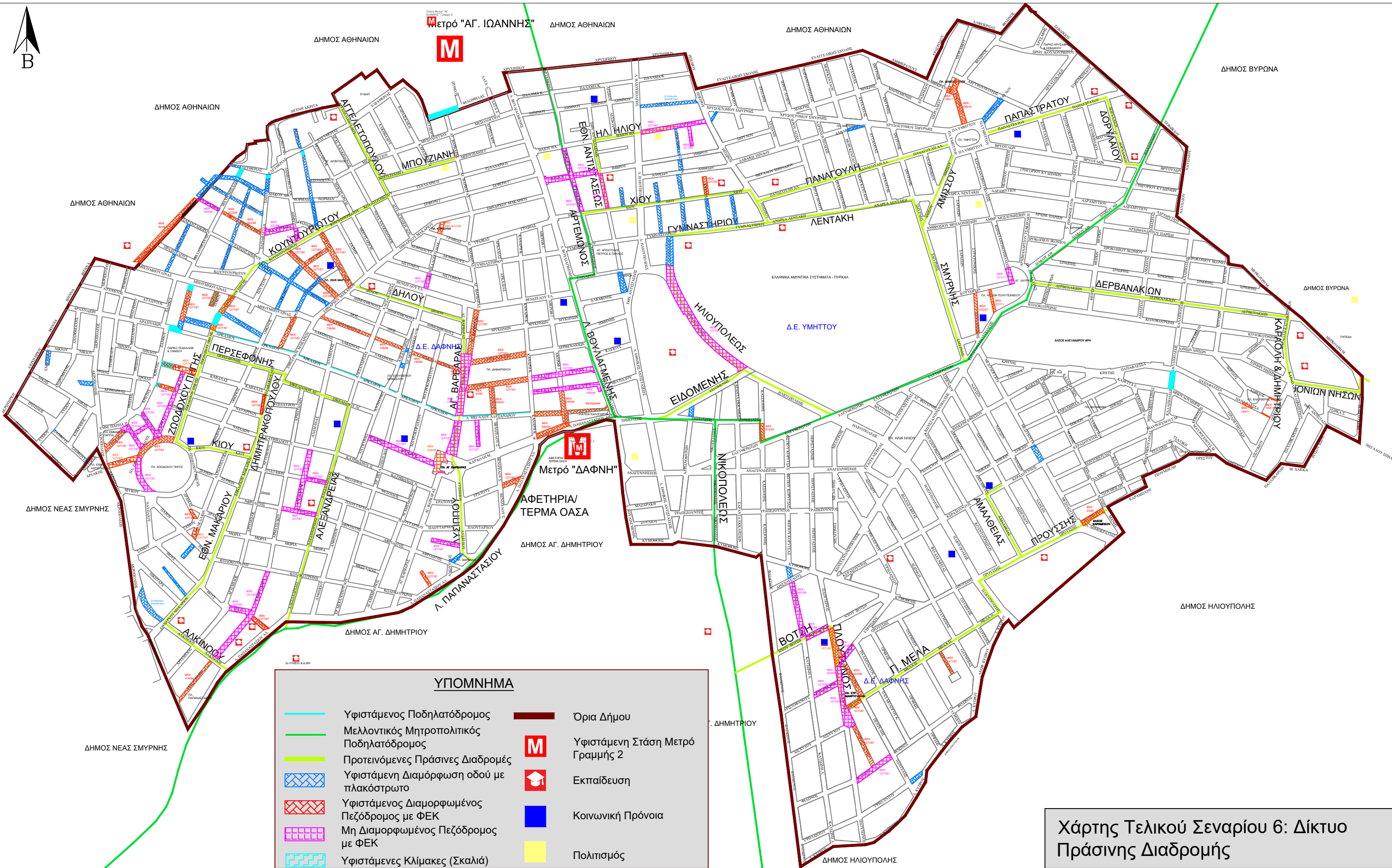
❖ **Ορίζοντας 10ετίας**

1. Υλοποίηση πράσινης διαδρομής σε ποσοστό 70% του προτεινόμενου δικτύου.
2. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας) & Εφαρμογή ολοκληρωμένων αρχιτεκτονικών αναπλάσεων οδών (π.χ. με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης). Επέκταση του μέτρου με εφαρμογή σε περιοχές:
 - περίξ αθλητικών εγκαταστάσεων/ αθλητικών κέντρων, κ.ο.κ.
 - περίξ πλατειών, παιδικών χαρών, τοπόσημων, κοκ, σε επίπεδο γειτονιάς

3. Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 70% των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να διαθέτουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός).
4. Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing).

❖ **Ορίζοντας 15+ετίας**

1. Υλοποίηση πράσινης διαδρομής σε ποσοστό 100% του προτεινόμενου δικτύου.
2. Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το σύνολο (100%) των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να διαθέτουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός).
3. Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών (οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.)
4. Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα, θεωρώντας τα ως κεντρικά σημεία σε επίπεδο γειτονιάς.



Χάρτης Τελικού Σεναρίου 6: Δίκτυο Πράσινης Διαδρομής

2.3.7 Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Αξιοποίηση των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου που βρίσκονται εντός του Δήμου.
2. Δημιουργία νέων Πλατειών. Επανασχεδιασμός Πλατειών.
3. Δημιουργία πάρκων τσέπης. Υλοποίηση 2 πάρκων τσέπης στην 5ετία, 4 στη 10ετία, 10 στη 15+ετία.
4. Δημιουργία αστικών κερκίδων. Υλοποίηση σε 1 σημείο στην 5ετία, σε 2 σημεία στη 10ετία, σε 5 στη 15+ετία.
5. Αύξηση πρασίνου με φυτεύσεις στον δημόσιο χώρο, όπως σε διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, νησίδες και κοινόχρηστους χώρους.
6. Ανάπλαση των εγκαταστάσεων της ΠΥΡ.ΚΑΛ. σε πάρκο πρασίνου και αναψυχής.

2.3.8 Εμπορικές Μεταφορές

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Εφαρμογή αυστηρού ωραρίου εμπορικών φορτοεκφορτώσεων, το οποίο θα είναι αναλυτικό, κατηγοριοποιώντας την τροφοδοσία των επιχειρήσεων, υπεραγορών και λοιπών καταστημάτων στον Δήμο, σύμφωνα με τον τύπο των φορτηγών (τονάζ), αλλά και τους δρόμους, πεζοδρόμια, πεζοδρόμους, πλατείες και άλλους χώρους που χρησιμοποιούνται ή καταλαμβάνονται κατά τη διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων.
 - Ενδεικτικά, αναφέρεται η πρόταση για φορτοεκφόρτωση των μεγάλων οχημάτων μόνο κατά τις πρωινές ώρες (π.χ. 05:00-07:00).
 - Επίσης, η φορτοεκφόρτωση για τα οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο, να επιτρέπεται ανεξαρτήτως ωραρίου και μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις φορτοεκφόρτωσης.
 - Η τακτική αστυνόμευση καθιστά αποτελεσματική την εφαρμογή των μέτρων.
2. Οι φορτοεκφορτώσεις για μεγάλα οχήματα θα εξυπηρετούνται μόνο από το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο με τοποθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης που θα απαγορεύει τη διέλευση μεγάλων οχημάτων από το τοπικό οδικό δίκτυο. Τα μεγάλα φορτηγά απαγορεύεται να χρησιμοποιούν το τοπικό δίκτυο της περιοχής για τη μετακίνησή τους, γεγονός που βελτιώνει τη λειτουργία του οδικού δικτύου και απαλύνει τις οχλήσεις σε επίπεδο γειτονιάς.
3. Για τις περιοχές εφαρμογής του ΣΕΣ χωροθετούνται θέσεις φορτοεκφόρτωσης σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων.
4. Δυνατότητα επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών.
5. Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων. Λαμβάνοντας υπόψη τις χρήσεις γης, την έκταση και τον πληθυσμό του Δήμου, προτείνεται ένα (1) κέντρο διανομής εμπορευμάτων.
6. Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems).

2.3.9 Κατανάλωση Ενέργειας

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Κατάρτιση και εφαρμογή ΣΦΗΟ: Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων – Βάσει του Ν.4710/2020 ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού πρέπει να εκπονήσει υποχρεωτικά το ΣΦΗΟ άμεσα.
2. Υλοποιείται σχέδιο για την εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς, δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους.
3. Ανανέωση / Εκσυγχρονισμός στόλου δημοτικών οχημάτων και αντικατάσταση με νέα, χαμηλής κατανάλωσης, περιβαλλοντικά φιλικά (ηλεκτρικά, υβριδικά, φυσικό αέριο). Υλοποίηση στο 50% του στόλου για την 5ετία, στο 80% για τη 10ετία και στο 100% για τη 15ετία.

2.3.10 Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Προτείνονται μέτρα σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας την ενθάρρυνση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (π.χ. ποδήλατο) και της πεζή μετακίνησης, καθώς και δράσεις συμμετοχικότητας των πολιτών, όπως:
 - Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία.
 - Ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας για την ευαισθητοποίηση των πολιτών με εξατομικευμένες προωθητικές ενέργειες σε επίπεδο μεμονωμένου νοικοκυριού.
 - Καμπάνια ενημέρωσης πολιτών για τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης.
 - Δημιουργία ή Προγραμματισμός λειτουργίας Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής.
 - Ένταξη του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής στο σχολικό πρόγραμμα.
 - Καθιέρωση ημέρας χωρίς όχημα (π.χ. «Κυριακή Χωρίς Αυτοκίνητο»)
 - Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco - driving οδήγηση σε επαγγελματίες οδηγούς (λεωφορεία, ταξί) και σε όλους τους δημότες.
 - Εκστρατείες ενημέρωσης - Σεμινάρια κυκλοφοριακής αγωγής και πρόληψης τροχαίων ατυχημάτων στους εργαζόμενους στον Δήμο και στο ευρύτερο κοινό - Διενέργεια σεμιναρίων στην ασφαλή οδήγηση στους οδηγούς των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
 - Συνεργασία με την αρμόδια Δ/ση Τροχαίας και εκπαίδευση στελεχών της σε θέματα κινητικότητας με βάση τις σύγχρονες κατευθύνσεις.

2.4 Πίνακας μέτρων/ παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου

Στον επόμενο Πίνακα παρουσιάζονται αναλυτικά οι προτεινόμενες Παρεμβάσεις ανά Θεματική Κατηγορία, ενώ -όπου κρίνεται απαραίτητο- υπάρχει σύντομη περιγραφή για την εξειδίκευση της εκάστοτε παρέμβασης.

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Πίνακας 2-8: Τελικό Σενάριο ανά Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων και ανά Ορίζοντα υλοποίησης (5ετία - 10ετία - 15+ετία)

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Περιγραφή Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ, ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ)				
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ				
Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων	Πλάτος πεζοδρομίων τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός). Προσβασιμότητα σε όλους, μη δυνατότητα παράνομης στάθμευσης πάνω στα πεζοδρόμια (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων ή άλλο, για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης στα πεζοδρόμια, κλπ.) Προτεραιότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.	✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)
Μείωση των ορίων ταχύτητας	40km/h στο πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.	✓	-	-
Απαγόρευση διέλευσης (βαρέων) οχημάτων	Στο τοπικό δίκτυο.	✓	-	-
Μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. (και εφόσον δεν υπάρχει δυνατότητα διαπλάτυνσης) σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους	Αρχικά χαρακτηρισμός και σταδιακά μελλοντικά διαμόρφωση με ενιαίο οδόστρωμα και εγκιβωτισμένες θέσεις στάθμευσης. Αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις (π.χ. ενιαίο οδόστρωμα ή οφιοειδής χάραξη, απαγόρευση στάθμευσης ή εγκιβωτισμένες θέσεις, κα.)	✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)
Car sharing: "κοινόχρηστα αυτοκίνητα" & "κοινόχρηστα ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης" Bike sharing: "κοινόχρηστα ποδήλατα" & "κοινόχρηστα ηλεκτρικά ποδήλατα πόλης"	Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά ποδήλατα πόλης	✓	-	-
Δημιουργία superblocks	Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων (αρμοδιότητα του Δήμου) για την προστασία γειτονιών - Θύλακες ήπιας κυκλοφορίας. Ενδεικτικά, προτείνονται περιοχές γύρω από μικρά πάρκα/ πλατείες (π.χ. Πλατεία Υμηττού, Άλσος Άγιοι Απόστολοι Πέτρου & Παύλου, Πλατεία Ζωοδόχου Πηγής)	-	✓	-
Εφαρμογή εκτεταμένων μονοδρομήσεων σε περιοχές του Δήμου	Σε περιοχές που δεν έχει εφαρμοστεί το μέτρο των μονοδρομήσεων όπως η περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής	✓	-	-
Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης	Ενδεικτικά: 1. της οδού Ηλιουπόλεως, μεταξύ Ελευθερωτών και Εθν. Αντιστάσεως με σκοπό την ενοποίηση της ΠΥΡ.ΚΑΛ με τη Γυμναστική Ακαδημία 2. της Λ. Εθν. Αντιστάσεως, στο μέτωπο της Γυμναστικής Ακαδημίας (ΤΕΦΑΑ), από Ειδομένης έως Γυμναστηρίου 3. της Λ. Βουλιαγμένης	-	-	✓
ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ				
Τοποθέτηση πεζοφάνων	Σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας και μεγάλες ταχύτητες κίνησης, στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών, κ.α. Ενδεικτικά, προτείνεται η τοποθέτηση πεζοφάνων σε τμήματα των οδών Λ.	✓	-	-

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Περιγραφή Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
	Παπαναστασίου, Λ. Εθν. Αντιστάσεως (ΤΕΦΑΑ), Λ. Βουλιαγμένης (π.χ. στη διασταύρωσή της με την οδό Δερβενακίων).			
Ρύθμιση των φωτεινών σηματοδοτών λόγω των προτεινόμενων κυκλοφοριακών αλλαγών		-	✓	✓
Εφαρμογή σύγχρονων συστημάτων σε όλα τα φανάρια για τη διέλευση/ προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων	Εφαρμογή ηχητικών συστημάτων για τη διέλευση τυφλών σε όλα τα φανάρια. Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) για διέλευση και ενημέρωση τυφλών	-	✓	✓
Έξυπνες διαβάσεις	3D απεικονίσεις	-	✓	✓
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ (ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΙΣΟΠΕΔΩΝ ΚΟΜΒΩΝ)				
Αναδιαμόρφωση ισόπεδων κόμβων, κατά προτεραιότητα σε διασταυρώσεις μειωμένης οδικής ασφάλειας	Μέτρα βελτίωσης, ανάλογα με τη γεωμετρία τους, διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, κλπ., κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑΜΕΑ, οδεύσεις τυφλών, κλπ.)	✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)
Βελτίωση ισόπεδων κόμβων σε διασταυρώσεις με υψηλό δείκτη ατυχημάτων	Ενδεικτικά, κατά προτεραιότητα: (α) Εθν. Μακαρίου & Μπουμπουλίνας (β) Ακροπόλεως & Παπαναστασίου (γ) Λ. Βουλιαγμένης & Γυμναστηρίου (δ) Λ. Βουλιαγμένης & Τριπόλεως (ε) Εθν. Αντιστάσεως & Τριπόλεως (στ) Κωνσταντινουπόλεως & Αμάλθειας/ Αγ. Φωτεινής (ζ) Αμισσού & Ανδρέα Λεντάκη & Ανδρονικίου	✓	-	-
Βελτίωση όλων των διασταυρώσεων, στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου, ακόμη και αν δεν έχουν καταγραφεί τροχαία συμβάντα σε αυτές	Μέτρα βελτίωσης, ανάλογα με τη γεωμετρία τους, διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, κλπ., κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑΜΕΑ, οδεύσεις τυφλών, κλπ.)	-	-	✓
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ				
Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)	Συγκεκριμένα, προτείνεται εφαρμογής ελεγχόμενης στάθμευσης: - στην περιοχή γύρω από την ΠΥΡ.ΚΑΛ. - πéριξ των σταθμών Μετρό Αγ. Ιωάννης και Δάφνης και σε απόσταση περίπου 300μ, - στο δυτικό όριο του Δήμου πéριξ της οδού Μπουμπουλίνας - στις περιοχές της Δ.Ε. Υμηττού, με βάση τις υφιστάμενες μελέτες ελεγχόμενης στάθμευσης, π.χ. Πλ. Υμηττού, Περιοχή πéριξ οδών Αναγεννήσεως και Φιλαδελφείας (μετά την επικαιροποίησή τους).	✓	-	-
Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού (parking)	Ενδεικτικά, και όχι περιοριστικά, προτείνεται: Υπόγειο parking στο γήπεδο (Τριπόλεως, Ειδομένης & Ηλιουπόλεως) στη Γυμναστική Ακαδημία	-	✓	-

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Περιγραφή Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
	- Δημοτικό οικόπεδο Ηλία Ηλιού & Εθν. Αντιστάσεως			
Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης με εγκλιωτισμό θέσεων	Αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις για τη χωροθέτηση των νόμιμων θέσεων στάθμευσης και τη μη δυνατότητα παράνομης στάθμευσης.	✓ (25%)	✓ (60%)	✓ (100%)
Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων		✓ (25%)	✓ (60%)	✓ (100%)
Διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ	Σε όλον τον Δήμο, με έμφαση σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση π.χ. εμπορίου και αναψυχής), αλλά και σε σημεία μετεπιβίβασης σε ΜΜΜ.	✓	-	-
Σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Ενδεικτικά, και όχι περιοριστικά, προτείνεται: - Πλησίον του Σταθμού Μετρό "ΔΑΦΝΗ" - Πλησίον της ΠΥΡ.ΚΑΛ.	-	✓	-
Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων	Παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.	✓	-	-
Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων και εν γένει μικροκινητικότητας	Παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.	✓	-	-
Χωροθέτηση αποκλειστικών χώρων προσωρινής στάσης/ στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση	Δυνατότητα Παρακολούθησης μέσω Τηλεματικής για κάλυψη ή όχι των χώρων φορτοεκφόρτωσης. Παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.	✓	-	-
Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων		✓	-	-
Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων		✓	✓	✓
ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ				
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΟΑΣΑ				
Βελτίωση υπηρεσιών λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΑ	Αύξηση συχνότητας/ Πύκνωση δρομολογίων ΜΜΜ, Βελτίωση αξιοπιστίας, Επέκταση ωραρίου	✓	-	-
Ανανέωση και αντικατάσταση στόλου οχημάτων, με νέες τεχνολογίας - μη ρυπογόνα/ μη θορυβώδη	Εξοπλισμός στόλου λεωφορείων (ΟΑΣΑ) με εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.	✓ (50%)	✓ (100%)	-
Δημιουργία νέων γραμμών ΟΑΣΑ για την κάλυψη των μελλοντικών αλλαγών στις μετακινήσεις.		-	✓	-
Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ	Ωστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές,	✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)
Τηλεματική	Εφαρμογή σε όλες τις στάσεις (ΟΑΣΑ). Βελτίωση αξιοπιστίας. Αξιοποίηση των	✓	✓	✓

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Περιγραφή Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία (30%)	10ετία (70%)	15+ετία (100%)
	δεδομένων της τηλεματικής για βελτίωση των υπηρεσιών αστικής συγκοινωνίας.			
Κίνητρα για τη χρήση των ΜΜΜ	Εφαρμογή συστήματος επιβράβευσης για τη χρήση όλων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, με εξαργύρωση σε π.χ. εισιτήρια για πολιτιστικούς χώρους, προσφορές σε εμπορικά καταστήματα, κλπ.	-	✓	-
Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου	Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου με σημεία επιβίβασης στα λεωφορεία, με δυνατότητα διαμόρφωσης χώρου για ποδήλατα εντός των οχημάτων του ΟΑΣΑ.	✓	-	-
ΜΕΣΑ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ (ΜΣΤ)				
Βελτίωση συχνότητας δρομολογίων Μετρό	Κατά τις ώρες αιχμής	✓	✓	✓
Διερεύνηση ωραρίου	Μέχρι τις 02:00 για όλες τις ημέρες	✓	-	-
Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.)	Χρήση ποδηλάτου ως συμπληρωματικό μέσο	✓	-	-
Διερεύνηση εφικτότητας δημιουργίας κλάδου Μετρό	Σύνδεση του Σταθμού Μετρό "ΔΑΦΝΗ" με την ΠΥΡ.ΚΑΛ. Σύνδεση του κοντινότερου σταθμού της νέας Γραμμής 4 με την ΠΥΡ.ΚΑΛ.	-	-	✓
ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ				
Ολοκληρωμένο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών	Δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιων μορφών μετακίνησης. Περιλαμβάνονται πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων. Σύνδεση των υφιστάμενων διαδρομών σε ένα ενιαίο δίκτυο, σε συνδυασμό με ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμου. Το προτεινόμενο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών περιλαμβάνει (ενδεικτικά κατά προτεραιότητα) δίκτυο ποδηλατοδρόμου, τις οδούς με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις (πεζοδρομήσεις, ήπιας κυκλοφορίας), καθώς και σύνδεση με τα σχολικά συγκροτήματα και τις αθλητικές εγκαταστάσεις.	✓	✓	✓
Υλοποίηση πράσινης διαδρομής	Οι δρόμοι που κατ' ελάχιστον θα περιλαμβάνει η Πράσινη Διαδρομή -ενδεικτικά και όχι περιοριστικά- είναι: • Λ. Παπαναστασίου (από Ακροπόλεως έως Λ. Βουλιαγμένης) • Τριπόλεως • Κασσιόπης (από Τριπόλεως έως Ελευθερωτών) • Ελευθερωτών - Κωνσταντινουπόλεως - Αθανασίου Διάκου - Βλαχερνών • Νικοπόλεως (έως Τριπόλεως) • Λ. Βουλιαγμένης - Ταινάρου - Αρτέμεινος • Βρυούλων - Δορυλαίου • Παπαστράτου (από Δορυλαίου έως Πλ. Υμηττού) • Αμισσού (από Πλ. Υμηττού έως Χρυσοστόμου Σμύρνης) • Αλέξανδρου Παναγούλη (από Πλ. Υμηττού έως Ηπείρου) • Ανδρέα Λεντάκη (από Χρυσοστόμου Σμύρνης) - Γυμναστηρίου (έως Καλύμνου) • Χρυσοστόμου Σμύρνης (από Ανδρέα Λεντάκη έως	✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Περιγραφή Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
	Κωνσταντινουπόλεως) • Ηλιουπόλεως (από Ελευθερωτών έως Γυμναστηρίου) • Ειδομένης (από Τριπόλεως έως Ηλιουπόλεως) • Ηπείρου (από Ανδρέα Λεντάκη έως Χίου) • Χίου (από Ηπείρου έως Αρτέμυνος) • Εθνικής Αντιστάσεως (από Χίου έως Ηλία Ηλιού) • Ηλία Ηλιού (από Εθνικής Αντιστάσεως έως Σπετσών) • Ναυάρχου Βότση (από Λ. Βουλιαγμένης έως Πλούρωνος) • Πλούτωνος (από Ναυάρχου Βότση έως Παύλου Μελά) • Παύλου Μελά (από Πλούτωνος έως Ηλιουπόλεως) • Ηλιουπόλεως (από Παύλου Μελά έως Προύσης) • Προύσης (από Ηλιουπόλεως) - Καραμπάτη • Αμάλθειας (από Προύσης έως Κερασούντος) • Κερασούντος (από Αμάλθειας έως Ασπένδου) • Λυσίππου (από Λ. Παπαναστασίου) - Αγ. Βαρβάρας - Δήλου (έως Εθνάρχου Μακαρίου) • Αλεξανδρείας (από Λ. Παπαναστασίου έως Σικελιανού) • Σικελιανού (από Αλεξανδρείας) - Εθνάρχου Μακαρίου - Περσεφόνης (έως Ζωοδόχου Πηγής) • Εθνάρχου Μακαρίου (από Αλκινόου) - Δημητρακοπούλου (έως Περσεφόνης) • Κίου (από Εθνάρχου Μακαρίου) - Πλ. Ζωοδόχου Πηγής - Ζωοδόχου Πηγής - Κουντουριώτου (έως Αγγελετοπούλου) • Αγγελετοπούλου (από Κουντουριώτου έως Διγενή Ακρίτα) • Μπουζιάνη (από Αγγελετοπούλου έως Αγ. Βαρβάρας) • Αλκινόου (από Λ. Παπαναστασίου έως Εθνάρχου Μακαρίου)			
Ολοκλήρωση Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών	Στον σχεδιασμό του ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής, ως προς το Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών σε α' φάση προτεραιότητας/ υλοποίησης	✓	-	-
Διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ενθαρρύνει την πεζή μετακίνηση, για κάθε ηλικιακή ομάδα	Περιλαμβάνεται η Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον περιλαμβάνουν οδικό εξοπλισμό).	✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)
Οδική ασφάλεια & προσβασιμότητα περίξ σχολείων/ σχολικών συγκροτημάτων	Εφαρμογή μέτρων βελτίωσης προσβασιμότητας, ήπιας κυκλοφορίας, προστασίας περιοχών πέριξ των σχολείων/ σχολικών συγκροτημάτων σε ακτίνα 300μ. Εφαρμογή της Απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα του Δήμου Δάφνης - Υμηττού.	✓	-	-
Λειτουργία bike sharing σε κεντρικά σημεία	Σε όλες τις στάσεις των λεωφορείων, σε αθλητικές εγκαταστάσεις, σε πάρκα και χώρους πρασίνου, σε τοπόσημα όλου του Δήμου, αλλά και σε όλα τα σχολικά	✓	✓	✓

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Περιγραφή Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
του Δήμου	συγκροτήματα, θεωρώντας ως κεντρικά σημεία σε επίπεδο γειτονιάς.			
Θεσμική κατοχύρωση πεζόδρομων	Τακτοποίηση τυχόν εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους, ήτοι οδικά τμήματα που σήμερα λειτουργούν ως πεζόδρομοι πρέπει να ενσωματωθούν ως τέτοια και στα θεσμικά εργαλεία της πόλης (ΓΠΣ, Ρυμοτομικό, κλπ.)	✓	-	-
Συντήρηση όλων των ήδη υλοποιημένων υποδομών	(οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.)	✓	✓	✓
ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ - ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ				
Αξιοποίηση των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου εντός του Δήμου		✓	-	-
Επανασχεδιασμός Πλατειών		✓	✓	✓
Δημιουργία πάρκων τσέπης	Υλοποίηση 2 πάρκων τσέπης στην 5ετία, 4 στη 10ετία, 10 στη 15+ετία	✓ (2)	✓ (4)	✓ (10)
Δημιουργία αστικών κερκίδων	Υλοποίηση σε 1 σημείο στην 5ετία, σε 2 σημεία στη 10ετία, σε 5 στη 15+ετία	✓ (1)	✓ (2)	✓ (5)
Ανάπλαση ΠΥΡ.ΚΑΛ.	Αναδιαμόρφωση του παλαιού εργοστασίου της ΠΥΡ.ΚΑΛ., σε πάρκο πρασίνου και αναψυχής.	✓	✓	-
ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ				
Αυστηρό ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων	Μεγάλα οχήματα: φορτοεκφόρτωση μόνο κατά τις πολύ πρωινές ώρες, Μικρά οχήματα: φορτοεκφόρτωση σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις Χωροθέτηση ειδικών θέσεων φορτοεκφόρτωσης στις περιοχές εφαρμογής του ΣΕΣ	✓	-	-
Δυνατότητα επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών				
Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων.	Ένα (1) κέντρο διανομής	-	✓	-
Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems)				
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ				
Κατάρτιση και εφαρμογή ΣΦΗΟ	Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων - Βάσει του Ν.4710/2020 ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού πρέπει να εκπονήσει υποχρεωτικά το ΣΦΗΟ άμεσα	✓	-	-
Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς, δημόσιους και		✓	✓	✓

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Περιγραφή Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
ιδιωτικούς χώρους				
Αντικατάσταση όλων των οχημάτων του Δήμου με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον	Προώθηση πράσινων τεχνολογιών κινητικότητας - Ανάπτυξη τεχνογνωσίας - Προώθηση της ηλεκτροκίνησης – Eco driving	✓ (50%)	✓ (80%)	✓ (100%)
ΠΡΟΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΜΕΤΡΑ				
Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία		✓	-	-
Καμπάνια ενημέρωσης πολιτών για τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης		✓	-	-
Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco - driving	Σε επαγγελματίες οδηγούς (λεωφορεία, ταξί)	✓	-	-
Ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας για την ευαισθητοποίηση των πολιτών		✓	-	-
Εκπόνηση μελέτης χαρτογράφησης θορύβου	Βάσει των μετρήσεων θορύβου αλλά και των προτεινόμενων μέτρων, μειώνεται η ένταση του ήχου στις γειτονιές και δημιουργούνται νέες «ήσυχες» γειτονιές	✓	-	-
Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας	Σταθερή συμμετοχή και αξιοποίηση της για εκδηλώσεις και περαιτέρω ενημέρωση των πολιτών. Ενδεχομένως να αξιοποιηθεί και ως ετήσιο ορόσημο για δείκτες – μετρήσιμους στόχους.	✓	-	-

3. Γ' ΣΤΑΔΙΟ – ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΒΑΚ

3.1 Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Τελικού Σεναρίου - Προϋπολογισμός - Σχέδιο Δράσης που περιλαμβάνει την κατανομή των αρμοδιοτήτων, τον Π/Υ και τις πηγές χρηματοδότησης των μέτρων

Στη παρούσα ενότητα προσδιορίζεται το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των παρεμβάσεων και μέτρων λαμβάνοντας υπόψη τις προτεραιότητες και τις αλληλοσυσχετίσεις τους. Γίνεται εκτίμηση του -ενδεικτικού- κόστους των προτάσεων του ΣΒΑΚ, αξιοποιώντας την εμπειρία και της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Δάφνης - Υμηττού από την υλοποίηση μελετών και έργων.

Η επιτυχής υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ στηρίζεται στην κατανομή των αρμοδιοτήτων του κάθε φορέα ώστε να είναι σαφώς αποτυπωμένο το ποιος είναι υπεύθυνος για την κάθε ενέργεια. Η παραπάνω διαδικασία σε συνδυασμό με τη διερεύνηση διαθέσιμων πόρων αποτελεί βασικό ζήτημα το οποίο μνημονεύεται από τις οδηγίες του ELTIS (2019), ως απαιτούμενο μετά τον καθορισμό της τελικής δέσμης μέτρων που συγκροτούν το πρόγραμμα δράσης. Κάτι τέτοιο δεν μπορεί να γίνει αγνοώντας το αναμενόμενο κόστος εφαρμογής εκάστου μέτρου, το οποίο πρέπει να εκτιμηθεί. Για όλα τα παραπάνω απαιτείται συντονισμός και διαβούλευση μεταξύ των φορέων που συμβάλουν στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

Όλα τα παραπάνω παρουσιάζονται στην ενότητα αυτή. Ο τρόπος με τον οποίο επιλέχτηκε να γίνει η παρουσίασή τους στηρίζεται στην πινακοποίηση, όπου κάθε μέτρο παρουσιάζεται, **ανά θεματική κατηγορία και χρονική προτεραιότητα**, σε έναν πίνακα σε συνδυασμό με **το εκτιμώμενο κόστος, την ενδεικτική πηγή χρηματοδότησης και τον φορέα που θα αναλάβει την εφαρμογή του εκάστοτε μέτρου**. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθούν τα εξής ζητήματα:

- Οι πηγές χρηματοδότησης ποικίλουν ανάλογα με το είδος του μέτρου προσδιορίζεται και περιλαμβάνουν έσοδα από τοπικούς προϋπολογισμούς (ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού), κονδύλια από κρατικές ή κοινοτικές επιδοτήσεις και προγράμματα, ειδικά έσοδα (π.χ. τέλη), καθώς και πηγές φορέων και ιδιωτών (ενδ. ΟΑΣΑ).
- Το συνολικό εκτιμώμενο κόστος υλοποίησης του ΣΒΑΚ, ως απόρροια της ανάγκης για συνέργεια διαφορετικών φορέων, δεν βαρύνει αποκλειστικά τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού και τις υπηρεσίες του. Ένα μέρος του κόστους αφορά σε δαπάνες των φορέων μεταφορικού έργου (ΟΑΣΑ, ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ). Τόσο τα κόστη αυτά όσο και η υλοποίηση των έργων επαφίεται στη συνεργασία των φορέων, αφού ορισμένα μέτρα δεν αρκούν να προταθούν μέσω του ΣΒΑΚ αλλά πρέπει να εγκριθούν και από τους ανάλογους φορείς που καλούνται να τα υλοποιήσουν και να τα χρηματοδοτήσουν.
- Το εκτιμώμενο κόστος κάθε μέτρου είναι ενδεικτικό. Περιλαμβάνει συνήθως την κατάρτιση σχετικών μελετών, την προκήρυξή τους και τη σύνταξη των τευχών δημοπράτησης, όπου αυτό απαιτείται. Στο κόστος, όμως, επιδιώκεται να συνυπολογιστούν κόστη υλοποίησης των αναγκαίων έργων, κάτι που, όμως, δεν μπορεί να γίνει με ακρίβεια -πρόκειται, άλλωστε, για εκτίμηση- αφού χωρίς τη μελέτη εφαρμογής του κάθε έργου δεν δύναται να προκύψει ακριβής κοστολόγηση του κάθε έργου.
- Η συνέργεια των φορέων που παρουσιάζεται με κλίμακα βαθμολόγησης 0/5 (καμία συνεργασία) έως 5/5 (υπογραφή συμφώνου συνεργασίας), προκύπτει, επίσης, από σχετική εκτίμηση.

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Πίνακας 3-1: Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ Δήμου Δάφνης - Υμηττού. (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία)

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ /Κυκλοφοριακή Οργάνωση	Ορίζοντας 5ετίας	1. Αναδιαμόρφωση (ή/και διαπλάτυνση) των πεζοδρομίων (υλοποίηση στο 30% των πεζοδρομίων)	5/5	40€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		2. Μείωση των ορίων ταχύτητας σε 40km/h στο ιεραρχημένο δίκτυο και 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς	5/5	100€/km <i>(αφορά σε τοποθέτηση σήμανσης, προβλέπονται επιπλέον επεμβάσεις μείωσης ταχύτητας, το κόστος των οποίων ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα)</i>	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		3. Απαγόρευση διέλευση (βαρέων) οχημάτων στο τοπικό δίκτυο	5/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση		5 ^ο έτος	
		4. Μετατροπή οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομους. (υλοποίηση στο 30% των εξεταζόμενων οδών)	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		5. Εφαρμογή συστήματος Κοινής χρήσης (συμβατικών και ηλεκτρικών) αυτοκινήτων πόλης (car sharing) ο Συνδυαστικά εφαρμόζεται και ο συνεπιβατισμός (car pooling) αλλά και bike sharing (βλ. Θεματική: Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών)	5/5	100.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		6. Εφαρμογή εκτεταμένων μονοδρομήσεων σε περιοχές του Δήμου	5/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση		2 ^ο έτος	
	Ορίζοντας 10ετίας	1. Δημιουργία χώρων κοινωνικοποίησης «superblocks»	5/5	5.000€/χώρο <i>Το κόστος αφορά σε τοποθέτηση σήμανσης, προβλέπονται επιπλέον επεμβάσεις (π.χ. ηλιοποιήσεις οδών), το κόστος των οποίων ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα</i>	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		2. Αναδιαμόρφωση (ή/και διαπλάτυνση) των πεζοδρομίων (υλοποίηση στο 70% των πεζοδρομίων)	5/5	40€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		3. Μετατροπή οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομους. (υλοποίηση στο 70% των εξεταζόμενων οδών)	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
	Ορίζοντας 15+ετίας	1. Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης της οδού Ηλιουπόλεως, μεταξύ των οδών Ελευθερωτών και Εθν. Αντιστάσεως	5/5	(το κόστος επιβαρύνει την Περιφέρεια Αττικής)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Εθνικοί Πόροι iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		2. Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης της οδού Λ. Εθν. Αντιστάσεως, από Ειδομένης έως Γυμναστηρίου	5/5	(το κόστος επιβαρύνει την Περιφέρεια Αττικής)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Εθνικοί Πόροι iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		3. Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης της οδού Λ. Βουλιαγμένης, από Τριπόλεως έως Χίου	5/5	(το κόστος επιβαρύνει την Περιφέρεια Αττικής)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Εθνικοί Πόροι iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		4. Αναδιαμόρφωση (ή/και διαπλάτυνση) των πεζοδρομίων (υλοποίηση στο 100% των πεζοδρομίων)	5/5	40€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		5. Μετατροπή οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομους. (υλοποίηση στο 100% των εξεταζόμενων οδών)	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
Διαχείριση Οδικής Κυκλοφορίας/ Σηματοδότηση	Ορίζοντας 5ετίας	1. Τοποθέτηση πεζοφάνων σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας Ενδεικτικά, προτείνεται η τοποθέτηση πεζοφάνων σε τμήματα των οδών Λ. Παπαναστασίου, Λ. Εθν. Αντιστάσεως, Λ. Βουλιαγμένης (π.χ. στη διασταύρωσή της με την οδό Δερβενακίων)	5/5	10.000€/ σηματοδότη	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
	Ορίζοντας 10ετίας/15+ετίας	1. Ρύθμιση φωτεινών σηματοδότην λόγω προτεινόμενων κυκλοφοριακών αλλαγών	5/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	10 ^ο - 15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		2. Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) για διέλευση και ενημέρωση τυφλών σε όλα τα φανάρια.	5/5	12.000€/ σηματοδότη	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	10 ^ο - 15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		3. Υλοποίηση Έξυπνων Διαβάσεων, με 3D απεικονίσεις. Το Σύστημα Έξυπνης Διάβασης Πεζών είναι ένα πρωτοποριακό σύστημα ασφαλούς διέλευσης πεζών, με αυτόματη αναγνώριση παρουσίας πεζών και αυτόματης φωτεινής σήμανσης της διάβασης	5/5	25.000€/ διάβαση	v. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής vi. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού vii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα viii. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	10° - 15° έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
Οδική Ασφάλεια (Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων)	Ορίζοντας 5ετίας	1. Βελτίωση διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια (π.χ. με διαπλάτυνση πεζοδρομίων σε απόσταση 5 μ., τουλάχιστον, από τις γωνίες των Ο.Τ., εγκλιωτισμό θέσεων στάθμευσης). • Το εν λόγω μέτρο να υλοποιηθεί, καταρχάς, στο 30% των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια	5/5	7.000€/ κόμβο	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5° έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		2. Βελτίωση ισόπεδων κόμβων, κατά προτεραιότητα σε διασταυρώσεις με υψηλό δείκτη ατυχημάτων Ενδεικτικά κατά προτεραιότητα: i. Εθν. Μακαρίου & Μπουμπουλίνας ii. Ακροπόλεως & Α. Παπαναστασίου iii. Α. Βουλιαγμένης & Γυμναστηρίου iv. Α. Βουλιαγμένης & Τριπόλεως v. Εθν. Μακαρίου & Τριπόλεως vi. Κωνσταντινουπόλεως & Αμάλθειας/ Αγ. Φωτεινής vii. Αμισσού & Ανδρέα Λεντάκη & Ανδρονικίου	5/5	245.000 € (35.000€/ κόμβο * 7 κόμβους)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής	5° έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
	Ορίζοντας 10ετίας	1. Αναδιαμόρφωση ισόπεδων κόμβων/ Βελτίωση διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια. ▪ Μέτρα βελτίωσης στο 70% των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια	5/5	7.000€/ κόμβο	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	10° έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
	Ορίζοντας 15+ετίας	1. Αναδιαμόρφωση ισόπεδων κόμβων/ Βελτίωση διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια. ▪ Μέτρα βελτίωσης στο 100% των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια	5/5	7.000€/ κόμβο	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	15° έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		2. Βελτίωση όλων των διασταυρώσεων, στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου, ακόμη και αν δεν έχουν καταγραφεί τροχαία συμβάντα	5/5	7.000€/ κόμβο	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
Διαχείριση Στάθμευσης	Ορίζοντας 5ετίας/10ετίας/ 15+ετίας	1. Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems). Συγκεκριμένα, προτείνεται στις περιοχές: * Περιοχή γύρω από την ΠΥΡ.ΚΑΛ. * περίξ των σταθμών Μετρό Αγ. Ιωάννης και Δάφνη σε απόσταση 300μ. * στο δυτικό όριο του Δήμου, περίξ της οδού Μπουμπουλίνας * στις περιοχές της Δ.Ε. Υμηττού, με βάση τις υφιστάμενες μελέτες ελεγχόμενης στάθμευσης, π.χ. Πλ. Υμηττού, περιοχή περίξ των οδών Αναγεννήσεως και Φιλαδέλφειας (μετά την επικαιροποίησή τους)	4/5	200.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		2. Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού σε κεντρικές περιοχές του Δήμου Κατά προτεραιότητα προτείνονται η χωροθέτηση και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού (Parkings) σε ακίνητα/ αδόμητα οικόπεδα της περιοχής, ιδιαίτερα σε κεντρικές κορεσμένες περιοχές, ώστε να ικανοποιηθεί η ζήτηση για μακροχρόνια στάθμευση και θα διασφαλίζεται η ταχεία μετεπιβίβαση στα Μαζικά Μέσα Μεταφοράς (λεωφορεία ΟΑΣΑ, Μετρό). Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, προτείνονται τα οικόπεδα: * υπόγειο parking στο γήπεδο της Γυμναστικής Ακαδημίας (Τριπόλεως, Ειδομένης & Ηλιουπόλεως) * Δημοτικό οικόπεδο Ηλία Ηλιού & Εθν. Αντιστάσεως	5/5	(ενδεικτικό κόστος 50.000€/χώρο για διαμόρφωση επίγειου parking & 500.000€/χώρο για διαμόρφωση υπόγειου parking)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		3. Επιβολή της απαγόρευσης της παράνομης παρόδιας στάθμευσης και χωροθέτηση της νόμιμης σε όλο το οδικό δίκτυο. ➤ Τα μέτρα της κυκλοφοριακής οργάνωσης και οι αρχιτεκτονικές αναπλάσεις που προτείνονται στοχεύουν στην εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης και στην αντικατάσταση της παρόδιας στάθμευσης -ανά περίπτωση- με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατόδρομων. ➤ Στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση προτείνονται αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, έτσι ώστε να χωροθετείται η νόμιμη στάθμευση και να εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας. (Υλοποίηση 25% στην 5ετία, 60% στη 10ετία και 100% στη 15+ετία)		<i>Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα</i> (βλ. Διαχείριση Στάθμευσης/ Ορίζοντας 5ετίας/10ετίας/15+ετίας/ Μέτρα 1, 2 και Κυκλοφορική Οργάνωση/ Ορίζοντας 5ετίας/ Μέτρο 1, 10ετίας/ Μέτρο 2, 15ετίας/ Μέτρο 4 και Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιας μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών/ Ορίζοντας 5ετίας/ Μέτρο 4, Ορίζοντας 10ετίας/Μέτρο 2)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5 ^ο -10 ^ο -15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		4. Διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση, αλλά και σε σημεία μετεπιβίβασης σε ΜΜΜ.	2/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		5. Σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, προτείνονται: * Πλησίον του Σταθμού Μετρό "ΔΑΦΝΗ" * Πλησίον της ΠΥΡ.ΚΑΛ. Στις ίδιες θέσεις προτείνονται και θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών ποδηλάτων	5/5	40.000€/ φορτιστή	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		6. Δημιουργία διακριτών χώρων στάθμευσης για κατηγορίες οχημάτων όπως: ☐ χώροι στάθμευσης <u>δικύκλων</u> (εκτός οδού και παρά την οδό, με λίγες παρόδιες θέσεις αλλά σε κάθε δρόμο, ώστε να αποτρέπεται η στάθμευση επί των πεζοδρομίων), ☐ χώροι στάθμευσης <u>ποδηλάτων</u> και εν γένει οχημάτων <u>μικροκινητικότητας</u> , ☐ χώρων στάθμευσης <u>ταξί</u> (πιάτσες), ☐ αποκλειστικών χώρων <u>προσωρινής στάσης/ στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση</u> .	3/5	<i>Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα</i> (βλ. Διαχείριση Στάθμευσης/ Ορίζοντας 5ετίας/10ετίας/15+ετίας/ Μέτρα 1)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		7. Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων	3/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	2 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού Διεύθυνση Τροχαίας Αθηνών ή/και Δημοτική Αστυνομία
		8. Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων	3/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Τροχαίας Αθηνών ή/και Δημοτική Αστυνομία	5 ^ο -10 ^ο -15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τροχαίας Αθηνών ή/και Δημοτική Αστυνομία

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	Ορίζοντας 5ετίας	<u>ΟΑΣΑ 1</u> Αύξηση συχνότητας/ Πύκνωση δρομολογίων ΟΑΣΑ, Βελτίωση αξιοπιστίας, Επέκταση ωραρίου	5/5	(το κόστος επιβαρύνει τον ΟΑΣΑ)	i. Ίδιοι Πόροι ΟΑΣΑ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ	3 ^ο έτος	ΟΑΣΑ
		<u>ΟΑΣΑ 2</u> Ανανέωση και αντικατάσταση στόλου λεωφορείων, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα/ μη θορυβώδη (Υλοποίηση στο 50% του στόλου)	3/5	400.000 €/ υβριδικό λεωφορείο 100.000€/ αναβαθμισμένο λεωφορείο (το κόστος επιβαρύνει τον ΟΑΣΑ)	i. Ίδιοι πόροι ΟΑΣΑ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ	5 ^ο έτος	ΟΑΣΑ
		<u>ΟΑΣΑ 3</u> Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ (Υλοποίηση σε ποσοστό 30% των στάσεων εντός του Δήμου Δάφνης - Υμηττού)	3/5	72.000€ (3.000 €/στάση * 24 στάσεις)	i. Ίδιοι Πόροι ΟΑΣΑ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5 ^ο έτος	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		<u>ΟΑΣΑ 4</u> Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΟΑΣΑ (αύξηση στο 30% των στάσεων, 20 στάσεις επιπλέον)	5/5	20.000€ (1.000 €/στάση * 20 στάσεις)	i. Ίδιοι πόροι ΟΑΣΑ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5 ^ο έτος	ΟΑΣΑ

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		<u>ΟΑΣΑ 5</u> Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου με σημεία επιβίβασης στα λεωφορεία, με δυνατότητα διαμόρφωσης χώρου για ποδήλατα εντός των οχημάτων του ΟΑΣΑ.	4/5	(το κόστος επιβαρύνει τον ΟΑΣΑ)	i. Ίδιοι πόροι ΟΑΣΑ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	3 ^ο έτος	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		<u>Μέσα Σταθερής Τροχιάς 1</u> Βελτίωση συχνότητας δρομολογίων Μετρό κατά τις ώρες αιχμής. Διεύρυνση ωραρίου	3/5	(το κόστος επιβαρύνει το ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ)	i. Ίδιοι πόροι ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	5 ^{ος} χρόνος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		<u>Μέσα Σταθερής Τροχιάς 2</u> Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.), στους σταθμούς Μετρό, ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.	4/5	(το κόστος επιβαρύνει το ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ)	i. Ίδιοι πόροι ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	2 ^{ος} χρόνος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
	Ορίζοντας 10ετίας	<u>ΟΑΣΑ 1</u> Λειτουργία νέων γραμμών ΟΑΣΑ για την κάλυψη των μελλοντικών αναγκών στις μετακινήσεις	5/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	ΟΑΣΑ	10 ^{ος} χρόνος	ΟΑΣΑ

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		<u>ΟΑΣΑ 2</u> Ανανέωση και αντικατάσταση στόλου λεωφορείων, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα/ μη θορυβώδη (Υλοποίηση στο 100% του στόλου)		3/5 400.000 €/ υβριδικό λεωφορείο 100.000€/ αναβαθμισμένο λεωφορείο (το κόστος επιβαρύνει τον ΟΑΣΑ)	i. Ίδιοι πόροι ΟΑΣΑ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ	10 ^ο έτος	ΟΑΣΑ
		<u>ΟΑΣΑ 3</u> Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ (Υλοποίηση σε ποσοστό 70% των στάσεων εντός του Δήμου Δάφνης - Υμηττού)		3/5 96.000€ (3.000 €/στάση * 32 στάσεις)	i. Ίδιοι Πόροι ΟΑΣΑ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	10 ^ο έτος	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		<u>ΟΑΣΑ 4</u> Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΟΑΣΑ (αύξηση στο 70% των στάσεων, 28 στάσεις επιπλέον)		5/5 28.000€ (1.000 €/στάση * 28 στάσεις)	i. Ίδιοι πόροι ΟΑΣΑ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	10 ^ο έτος	ΟΑΣΑ
		Εφαρμογή συστήματος επιβράβευσης για τη χρήση όλων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς		5/5 -	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	ΟΑΣΑ Δήμος Δάφνης - Υμηττού	10 ^ο έτος	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		<u>Μέσα Σταθερής Τροχιάς 1</u> - Περεταίρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων και επέκταση ωραρίου - Ανανέωση στόλου συρμών	5/5	(το κόστος επιβαρύνει το ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ)	i. Ίδιοι πόροι ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	10 ^{ος} χρόνος	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
	Ορίζοντας 15+ετίας	<u>ΟΑΣΑ 1</u> Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ (Υλοποίηση σε ποσοστό 100% των στάσεων εντός του Δήμου Δάφνης - Υμηττού)	3/5	72.000€ (3.000 €/στάση * 24 στάσεις)	i. Ίδιοι Πόροι ΟΑΣΑ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	15 ^ο έτος	
		<u>ΟΑΣΑ 2</u> Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΟΑΣΑ (αύξηση στο 100% των στάσεων, 20 στάσεις επιπλέον)	5/5	20.000€ (1.000 €/στάση * 20 στάσεις)	i. Ίδιοι πόροι ΟΑΣΑ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	15 ^ο έτος	
		<u>Μέσα Σταθερής Τροχιάς 1</u> - Περεταίρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων και επέκταση ωραρίου	5/5	(το κόστος επιβαρύνει το ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ)	i. Ίδιοι πόροι ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	15 ^{ος} χρόνος	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		<u>Μέσα Σταθερής Τροχιάς 2</u> Διερεύνηση εφικτότητας δημιουργίας κλάδου Μετρό, από τη Γραμμή 2 και τη μελλοντική Γραμμή 4 προς την ΠΥΡ.ΚΑΛ.	5/5	(Το κόστος επιβαρύνει την Περιφέρεια Αττικής και το ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ. iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Διεύθυνση Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιας μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων)	Ορίζοντας 5ετίας	1. Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας).	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		2. Υλοποίηση Πράσινης Διαδρομής - Υλοποίηση στο 30% της ενδεικτικής χαρτογραφικής απεικόνισης των Πράσινων Διαδρομών και των αναπλάσεων (όπως σημειώνεται στον σχετικό χάρτη)	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		3. Υλοποίηση Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		4. Διαμόρφωση νέων πεζοδρομίων & Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των υφιστάμενων πεζοδρομίων. Πλάτος πεζοδρομίων τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός). Προσβασιμότητα σε όλους (έμφαση σε ΑΜΕΑ), μη δυνατότητα παράνομης στάθμευσης πάνω σε αυτά (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, αισθητήρες ή άλλο για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης στα πεζοδρόμια, κλπ.). Εγκιβωτισμός θέσεων στάθμευσης (όπου επιτρέπεται) για αποτροπή στάθμευσης οχημάτων στις γωνίες των οδών). ▪ Υλοποίηση στο 30% του οδικού δικτύου του Δήμου	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		5. Εφαρμογή της Απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα του Δήμου.	4/5	<i>το κόστος των παρεμβάσεων ενσωματώνεται και σε άλλα μέτρα</i> (βλ. Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιας μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών / Ορίζοντας 5ετίας/ Μέτρα 1,2,4)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		6. Λειτουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε όλο τον Δήμο, με μετεπιβίβαση σε κεντρικά σημεία του Δήμου, σε στάσεις του ΟΑΣΑ, στα σχολικά συγκροτήματα, στις αθλητικές εγκαταστάσεις, σε πάρκα και χώρους πρασίνου. Επίσης, σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων χωροθετούνται και στις θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, με δυνατότητα φόρτισης των ηλεκτρικών ποδηλάτων.	5/5	Αρχική εφαρμογή 300.000 € (200 ποδήλατα * 1.500€/ποδήλατο)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	2 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		7. Τακτοποίηση τυχόν εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους, ήτοι οδικά τμήματα που σήμερα λειτουργούν ως πεζόδρομοι πρέπει να ενσωματωθούν ως τέτοια και στα θεσμικά εργαλεία της πόλης (ΓΠΣ, Ρυμοτομικό, κλπ.)	2/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
	Ορίζοντας 10ετίας	1. Υλοποίηση Πράσινης Διαδρομής - Υλοποίηση στο 70% της ενδεικτικής χαρτογραφικής απεικόνισης των Πράσινων Διαδρομών και των αναπλάσεων (όπως σημειώνεται στον σχετικό χάρτη)	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		2. Διαμόρφωση νέων πεζοδρομίων & Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των υφιστάμενων πεζοδρομίων. Πλάτος πεζοδρομίων τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός). Προσβασιμότητα σε όλους (έμφαση σε ΑΜΕΑ), μη δυνατότητα παράνομης στάθμευσης πάνω σε αυτά (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, αισθητήρες ή άλλο για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης στα πεζοδρόμια, κλπ.). Εγκιβωτισμός θέσεων στάθμευσης (όπου επιτρέπεται) για αποτροπή στάθμευσης οχημάτων στις γωνίες των οδών). ▪ Υλοποίηση στο 70% του οδικού δικτύου του Δήμου	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		3. Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing)	4/5	Επέκταση 150.000 € (100 ποδήλατα * 1.500€/ποδήλατο)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
	Ορίζοντας 15+ετίας	1. Συντήρηση όλων των ήδη υλοποιημένων υποδομών (οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.)	5/5	50€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		2. Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα	4/5	Επέκταση 150.000 € (100 ποδήλατα * 1.500€/ποδήλατο)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι	Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας	1. Αξιοποίηση των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου που βρίσκονται εντός του Δήμου	2/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		2. Δημιουργία νέων Πλατειών	3/5	250.000€/ Πλατεία	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		3. Δημιουργία «πάρκων τσέπης» (2 parklets στην 5ετία, 4 στη 10ετία, 10 στη 15ετία - τουλάχιστον ένα ανά ΔΕ)	3/5	200€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	2 ^ο -7 ^ο -12 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		4. Δημιουργία αστικών κερκίδων (σε 1 θέσεις στην 5ετία, σε 2 στη 10ετία, σε 5 στη 15ετία - τουλάχιστον μία ανά ΔΕ).	3/5	5.000€/θέση	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	2°-7°-12° έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		5. Ανάπλαση παλαιού εργοστασίου ΠΥΡ.ΚΑΛ., σε πάρκο πρασίνου και αναψυχής	5/5	250.000.000€	Αρμόδια Υπουργεία	Αρμόδια Υπουργεία	4° έτος	Αρμόδια Υπουργεία
Εμπορικές Μεταφορές	Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας	1. Αυστηρό ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων. ▪ Μεγάλα οχήματα: φορτοεκφόρτωση μόνο κατά τις πολύ πρωινές ώρες, ▪ Μικρά οχήματα (<1,5tn): φορτοεκφόρτωση σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις. ▪ Για τις περιοχές εφαρμογής του ΣΕΣ χωροθετούνται θέσεις φορτοεκφόρτωσης σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων ▪ Τακτική αστυνόμευση	4/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	1° έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		2. Δυνατότητα επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών.	4/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	1° έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		3. Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων. ▪ Λαμβάνοντας υπόψη τις χρήσεις γης, την έκταση και τον πληθυσμό του Δήμου, προτείνεται 1 κέντρο διανομής εμπορευμάτων. ▪ Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems).	5/5	Κόστος κατασκευής = 360.000€ + Κόστος λειτουργίας = 60.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	10° έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
Κατανάλωση Ενέργειας	Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας	1. Υλοποιείται σχέδιο για την εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του οδικού δικτύου. Κατάρτιση και εφαρμογή ΣΦΗΟ (Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων). Βάσει του Ν.4710/2020 ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού πρέπει να εκπονήσει υποχρεωτικά το ΣΦΗΟ άμεσα	5/5	50.000€ + 40.000€/ φορτιστή	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5° έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		2. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.	5/5	Ενδεικτικό κόστος 40.000€/ φορτιστή	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5°-10°-15° έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		3. Ανανέωση/ Εκσυγχρονισμός στόλου δημοτικών οχημάτων και αντικατάσταση με νέα, χαμηλής κατανάλωσης, περιβαλλοντικά φιλικά (ηλεκτρικά, υβριδικά, φυσικό αέριο). ▪ Υλοποίηση στο 50% του στόλου για την 5ετία, στο 80% για τη 10ετία και στο 100% για τη 15ετία	4/5	4.000.000€ (400.000€ / ηλεκτρικό όχημα * 10 οχήματα)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5°-10°-15° έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα	Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας	1. Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία	2/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Αυτοτελές Γραφείο Δημοτικής Αρχής, Επικοινωνίας, Δημοσίων Σχέσεων και Διαφάνειας Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	2°-7°-12° έτος	Αυτοτελές Γραφείο Δημοτικής Αρχής, Επικοινωνίας, Δημοσίων Σχέσεων και Διαφάνειας Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		2. Ενημέρωση πολιτών για εναλλακτικούς τρόπου μετακίνησης	2/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Αυτοτελές Γραφείο Δημοτικής Αρχής, Επικοινωνίας, Δημοσίων Σχέσεων και Διαφάνειας Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	2°-7°-12° έτος	Αυτοτελές Γραφείο Δημοτικής Αρχής, Επικοινωνίας, Δημοσίων Σχέσεων και Διαφάνειας Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα - εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		3. Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco - driving οδήγηση	4/5	10.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Αυτοτελές Γραφείο Δημοτικής Αρχής, Επικοινωνίας, Δημοσίων Σχέσεων και Διαφάνειας Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5°-10°-15° έτος	Αυτοτελές Γραφείο Δημοτικής Αρχής, Επικοινωνίας, Δημοσίων Σχέσεων και Διαφάνειας Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		4. Ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας για την ευαισθητοποίηση των πολιτών	1/5	30.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Αυτοτελές Γραφείο Δημοτικής Αρχής, Επικοινωνίας, Δημοσίων Σχέσεων και Διαφάνειας Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5°-10°-15° έτος	Αυτοτελές Γραφείο Δημοτικής Αρχής, Επικοινωνίας, Δημοσίων Σχέσεων και Διαφάνειας Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		5. Εκπόνηση μελέτης χαρτογράφησης θορύβου με μετρήσεις και βάσει αυτών να ληφθούν μέτρα σε περιπτώσεις υπέρβασης των νομοθετημένων τιμών. Βάσει των μετρήσεων θορύβου αλλά και των προτεινόμενων μέτρων του παρόντος Σεναρίου, μειώνεται η ένταση του ήχου στις γειτονιές και δημιουργούνται νέες «ήσυχες» γειτονιές («ήσυχες» γειτονιές όπου επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB).	5/5	50.000€ (Το κόστος του μέτρου αφορά στις μετρήσεις και τις μελέτες)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Δάφνης - Υμηττού iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού	5° έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Πληροφορικής - Προγραμματισμού, Ποιότητας Ζωής και Πολεοδομίας Δήμου Δάφνης - Υμηττού
		6. Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας. Σταθερή συμμετοχή και αξιοποίηση της για εκδηλώσεις και περαιτέρω ενημέρωση των πολιτών.	2/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Αυτοτελές Γραφείο Δημοτικής Αρχής, Επικοινωνίας, Δημοσίων Σχέσεων και Διαφάνειας	1° έτος & κάθε έτος	Αυτοτελές Γραφείο Δημοτικής Αρχής, Επικοινωνίας, Δημοσίων Σχέσεων και Διαφάνειας

3.2 Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης

Στα επόμενα έτη, η παρακολούθηση και η συχνή αξιολόγηση του επιπέδου εφαρμογής του ΣΒΑΚ **πρόκειται να αποτελέσει καθοριστικό παράγοντα για την αποτελεσματικότητα του εν λόγω σχεδίου.**

Είναι λοιπόν επιτακτική η ανάπτυξη ενός εργαλείου παρακολούθησης, το οποίο θα επιτρέψει στους εμπλεκόμενους φορείς να παρεμβαίνουν άμεσα στην περίπτωση όπου η πραγματικότητα αποκλίνει σημαντικά από τους μετρήσιμους στόχους που έχουν τεθεί από το ΣΒΑΚ. Ως εκ τούτου, στόχος του παρόντος κεφαλαίου είναι η ανάπτυξη του συγκεκριμένου εργαλείου. Ειδικότερα, αναφέρονται οι δείκτες, οι οποίοι προτείνονται να χρησιμοποιηθούν, καθώς επίσης και οι μέθοδοι συλλογής νέων στοιχείων κινητικότητας ώστε να πραγματοποιείται η παρακολούθηση.

Η χρήση δεικτών είναι ιδιαίτερα σημαντικοί για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ. Αποτελούν, άλλωστε, ένα αντικειμενικό και ποσοτικό στοιχείο, το οποίο καταδεικνύει το ποσοστό επίτευξης του εκάστοτε στόχου. Όπως έχει αναφερθεί, η επίτευξη στόχων πραγματοποιείται από μια σειρά μέτρων· συνεπώς, η διαίρεση ενός δείκτη κινητικότητας με το κόστος της κάθε δημόσιας επένδυσης για την εφαρμογή του κάθε μέτρου μπορεί να δείξει την αποδοτικότητα της κάθε επένδυσης. Στο Ευρωπαϊκό Έργο CH4ALLENGE έχει δημιουργηθεί μια λίστα δεικτών, χρήσιμοι για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ. Οι συγκεκριμένοι δείκτες χωρίζονται σε:

- **Δείκτες αποτελεσμάτων** (outcome indicators): μετρούν τις πραγματικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ στο κοινωνικό (social equity), οικονομικό (economic growth), περιβαλλοντικό (environment και livable streets) επίπεδο. Εμπεριέχονται και δείκτες σχετικοί με την (όχι μόνο οδική) ασφάλεια (safety) και την αποδοτικότητα (efficiency) του συστήματος. Μερικοί από αυτούς είναι: ελκυστικότητα οδικού περιβάλλοντος, εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, συγκέντρωση χώρων πρασίνου, κόστος μετακινήσεων, αντιληπτή ασφάλεια.
- **Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας** (transport activity indicators): σχετίζονται κυρίως με τις επιλογές μετακίνησης που πρόκειται να γίνουν από τους κατοίκους στο μέλλον, εφόσον εφαρμοστούν αλλαγές στο μεταφορικό σύστημα. Αρκετοί δείκτες μπορούν να περιγράψουν τη μεταφορική δραστηριότητα· μερικοί από αυτούς είναι: αριθμός ταξιδιών ανά μέσο μεταφοράς, φόρτος οχημάτων σε συγκεκριμένες περιοχές, μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας κλπ.
- **Δείκτες Εκροών** (output indicators): υπολογίζουν το βαθμό υλοποίησης των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και των σχετικών μέτρων. Μερικοί δείκτες που ανήκουν σε αυτήν την ομάδα είναι: μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης, αριθμός χώρων Park & Ride, αριθμός εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης κλπ.
- **Δείκτες Εισροών** (input indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των οικονομικών πόρων (κόστη) που απαιτούνται για την εκτέλεση του σχεδίου και την εφαρμογή των μέτρων που προτείνονται. Παραδείγματα τέτοιων δεικτών είναι: κόστος επενδύσεων για νέες/βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς, επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών κλπ.
- **Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος** (contextual indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις εξωτερικές εξελίξεις που επηρεάζουν την επιτυχία και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ (π.χ. οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις). Τέτοιοι δείκτες μπορεί να είναι: ρυθμός μεγέθυνσης της οικονομίας, οι εξελίξεις στις αξίες ακινήτων κλπ.

Λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα ποσοτικών στοιχείων, τους έξυπνους στόχους όπως αυτοί έχουν τεθεί κατά τη προηγούμενη φάση, αλλά και τις οικονομικές δυνατότητες του Δήμου Δάφνης - Υμηττού και των άλλων Δημόσιων Υπηρεσιών, δημιουργήθηκε μια λίστα δεικτών, η οποία παρουσιάζεται στον επόμενο Πίνακα (Πίνακας 3-2). Οι δείκτες αυτοί έχουν ομαδοποιηθεί σύμφωνα με τις κατηγορίες που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Ανά δείκτη ορίζονται μετρήσιμοι στόχοι σε επίπεδο 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας.

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Πίνακας 3-2: Πλαίσιο παρακολούθησης ΣΒΑΚ

Δείκτης	Μονάδα μέτρησης	Στοιχεία βάσης (2021)	5ετία	Στόχος 10ετία	15+ετία
Α. Δείκτες αποτελεσμάτων					
A.1. Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (tn CO ₂) στον Δήμο	Σήμερα, δεν υπάρχει δείκτης εκπομπών CO ₂ από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία.	Μείωση 15% στο σύνολο του Δήμου σε σχέση με σήμερα	Μείωση 30% στο σύνολο του Δήμου σε σχέση με σήμερα	Μείωση 50% στο σύνολο του Δήμου σε σχέση με σήμερα
A.2. Μεριδίο οδών ήπιας κυκλοφορίας-πεζοδρόμων	Ποσοστό (%) αστικών οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων	Στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού έχουν ήδη υλοποιηθεί αποσπασματικές πεζοδρομήσεις και ηπιοποιήσεις. Δεν υπάρχει δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας.	Περιορισμός του ορίου ταχύτητας στα 30 km/h στο τουλάχιστον 80% του μη ιεραρχημένου δικτύου με κατάλληλη σήμανση	Περιορισμός του ορίου ταχύτητας στα 30 km/h στο τουλάχιστον 100% του μη ιεραρχημένου δικτύου με κατάλληλη σήμανση	
A.3. Μήκος πράσινων διαδρομών	Συνολικό μήκος (m) πράσινων διαδρομών	Στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού έχουν ήδη υλοποιηθεί αποσπασματικές πεζοδρομήσεις και ηπιοποιήσεις. Δεν υπάρχει δίκτυο πράσινων διαδρομών.	Μήκος πράσινων διαδρομών μεγαλύτερο από 5 km	Μήκος πράσινων διαδρομών μεγαλύτερο από 25 km	Μήκος πράσινων διαδρομών μεγαλύτερο από 50 km
A.4. Πλάτος πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας	Μέσο πλάτος (m) πεζοδρομίων εντός οικισμών του Δήμου	Μόλις το 17,9% του οδικού δικτύου έχει πλάτος μεγαλύτερο από 2,0 μέτρα.	Πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο από 2.10 στο τουλάχιστον 30% των δρόμων εντός του αστικού ιστού	Πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο από 2.10 στο τουλάχιστον 50% των δρόμων εντός του αστικού ιστού.	Πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο από 2.10 στο τουλάχιστον 75% των δρόμων εντός του αστικού ιστού.
A.5. Έκθεση κατοίκων στο θόρυβο (από τις μετακινήσεις)	Ποσοστό γειτονιών με χαμηλά επίπεδα (<50 dB) θορύβου.	Είναι αναμενόμενο ότι υψηλά επίπεδα θορύβου εμφανίζονται στους κεντρικούς οδικούς άξονες του Δήμου. Είναι αναμενόμενο ότι υψηλά επίπεδα θορύβου εμφανίζονται στους κεντρικούς οδικούς άξονες του Δήμου.	Τουλάχιστον το 10% των οικοδομικών τετραγώνων με μέσο επίπεδο θορύβου μικρότερο από 50 dB (ήσυχες γειτονιές).	Τουλάχιστον το 30% των οικοδομικών τετραγώνων με μέσο επίπεδο θορύβου μικρότερο από 50 dB (ήσυχες γειτονιές).	Τουλάχιστον το 60% των οικοδομικών τετραγώνων με μέσο επίπεδο θορύβου μικρότερο από 50 dB (ήσυχες γειτονιές).
A.6. Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων	Ποσοστό (%) χρήσης ηλεκτρικών αυτοκινήτων από τον Δήμο και αριθμός σταθμών φόρτισης.	Σήμερα, το ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων είναι μικρότερο από 1% και δεν υπάρχουν δημόσιοι σταθμοί γρήγορης φόρτισης στον Δήμο.	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 3% και εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ανάλογα με τη ζήτηση	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 5% και εγκατάσταση επιπλέον σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ανάλογα με τη ζήτηση	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 15% και εγκατάσταση επιπλέον σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ανάλογα με τη ζήτηση
A.7. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων	Συνολικός αριθμός νέων κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων με σκοπό την ανάπτυξη υπηρεσιών προσαρμοσμένες στη ζήτηση (on-demand)	Σήμερα, δεν υπάρχουν σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων	Εγκατάσταση τουλάχιστον 4 σταθμών bike-sharing και ανάπτυξη υπηρεσιών συλλογικών μετακινήσεων (car-pooling ή car-sharing)	Εγκατάσταση τουλάχιστον 8 σταθμών bike-sharing και λειτουργία υπηρεσιών συλλογικών μετακινήσεων (car-pooling ή car-sharing)	Εγκατάσταση τουλάχιστον 12 σταθμών bike-sharing και λειτουργία υπηρεσιών συλλογικών μετακινήσεων (car-pooling ή car-sharing)

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Δείκτης	Μονάδα μέτρησης	Στοιχεία βάσης (2021)	Στόχος		
			5ετία	10ετία	15+ετία
A.8. Αριθμός τροχαίων συμβάντων	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά έτος	Ανά έτος καταγράφονται 36,1 τροχαία συμβάντα. Επίσης σε 1,1 συμβάντα ανά έτος υπάρχει τουλάχιστον ένας νεκρός.	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 15%	Μείωση (σε σχέση με σήμερα) τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 50%. Μηδενισμός των συμβάντων με νεκρό.	Μείωση (σε σχέση με σήμερα) τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 60%. Μηδενισμός των συμβάντων με νεκρό.
A.9. Κόστος μετακινήσεων	Μείωση πραγματικού καθαρού κόστους (σε €) που δαπανάται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο	Το κόστος της δημόσιας συγκοινωνίας στην Αττική είναι 30€/μήνα.	Μείωση 5% του πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με βελτίωση υπηρεσιών Δημόσιας Συγκοινωνίας	Μείωση 10% πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με διείσδυση ηλεκτρικών οχημάτων και λειτουργία Μετρό στον Δήμο.	Μείωση 40% πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με υψηλή διείσδυση ηλεκτρικών οχημάτων και λειτουργία Μετρό στον Δήμο.
B. Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας					
B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον	Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία	Σήμερα, δεν υπάρχει τιμή αναφοράς για τις μετακινήσεις με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον.	Ποσοστό πολυτροπικών (περπάτημα/ποδήλατο + δημόσια συγκοινωνία) ίσο με 50% τουλάχιστον	Ποσοστό πολυτροπικών (περπάτημα/ποδήλατο + δημόσια συγκοινωνία) ίσο με 60% τουλάχιστον	Ποσοστό πολυτροπικών (περπάτημα/ποδήλατο + δημόσια συγκοινωνία) ίσο με 75% τουλάχιστον
B.2. Κυκλοφοριακός φόρτος σε συγκεκριμένες διαδρομές	Κυκλοφοριακός φόρτος σε άξονες δευτερεύουσας σημασίας και συλλεκτήριες οδούς εντός του Δήμου που παραλαμβάνουν υπερβολική κυκλοφορία σήμερα.	Κυκλοφοριακοί φόρτοι που ξεπερνούν τα 2.500 ΜΕΑ/h κατά τις ώρες αιχμής στην Ηλιουπόλεως.	Μείωση φόρτου κατά 15% σε όλες τις (υφιστάμενες) συλλεκτήριες και δευτερεύουσες αρτηρίες	Μείωση φόρτου κατά 30% σε όλες τις (υφιστάμενες) συλλεκτήριες και δευτερεύουσες αρτηρίες	Μείωση φόρτου κατά 40% σε όλες τις (υφιστάμενες) συλλεκτήριες και δευτερεύουσες αρτηρίες
B.3. Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας	Ποσοστό (%) χρηστών που εκφράζουν ικανοποίηση σχετικά με την ποιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας. Παράμετροι, όπως η κάλυψη, η συχνότητα και η αξιοπιστία, λαμβάνονται υπόψη.	Σήμερα, δεν υπάρχει τιμή αναφοράς για την ικανοποίηση των χρηστών ΔΣ σχετικά με την ποιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας.	Αύξηση ικανοποιημένων (ερωτώμενων) χρηστών κατά +10%.	Αύξηση ικανοποιημένων (ερωτώμενων) χρηστών κατά +20%.	Αύξηση ικανοποιημένων (ερωτώμενων) χρηστών κατά +50%.
B.4. Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη	Ποσοστό (%) ερωτηθέντων που θεωρούν πολύ (4/4) ή αρκετά ασφαλής (3/4) τη μετακίνηση με περπάτημα ή ποδήλατο στους δρόμους του Δήμου Δάφνης - Υμηττού	Σήμερα, δεν υπάρχει τιμή αναφοράς για την ασφαλή μετακίνηση των χρηστών με περπάτημα ή ποδήλατο στους δρόμους του Δήμου.	Τουλάχιστον το 50% των ερωτηθέντων να θεωρεί πολύ ή αρκετά ασφαλής τη μετακίνηση με το περπάτημα	Τουλάχιστον το 70% των ερωτηθέντων να θεωρεί πολύ ή αρκετά ασφαλής τη μετακίνηση με το περπάτημα	Τουλάχιστον το 80% των ερωτηθέντων να θεωρεί πολύ ή αρκετά ασφαλής τη μετακίνηση με το περπάτημα

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Δείκτης	Μονάδα μέτρησης	Στοιχεία βάσης (2021)	5ετία	Στόχος 10ετία	15+ετία
Γ. Δείκτες εκροών					
Γ.1. Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης	Μήκος (σε m) των νέων υποδομών ανά μέσο μεταφοράς		Τουλάχιστον το 50% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)	Τουλάχιστον το 60% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)	Τουλάχιστον το 80% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)
Δ. Δείκτες εισροών					
Δ.1. Κόστος επενδύσεων για νέες /βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς	Κόστος (σε €) επενδύσεων ανά μέσο μεταφοράς		Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου	Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου	Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου
Δ.2. Επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών, συμπερ. προγραμμάτων ενοικίασης ποδηλάτων, επιδοτήσεων για προγράμματα κλπ.	Ύψος (σε €) των επιχορηγήσεων για έργα/προγράμματα βιώσιμη κινητικότητας		Σχετίζεται με την ύπαρξη ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και με το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας	Σχετίζεται με την ύπαρξη ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και με το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας	Σχετίζεται με την ύπαρξη ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και με το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας
Δ.3. Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης ΒΚ	Κόστος (σε €) δράσεων προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας		Αύξηση κατά τουλάχιστον 100% του κόστους που δαπανάται σε καμπάνιες ευαισθητοποίησης	Αύξηση κατά τουλάχιστον 200% του κόστους που δαπανάται σε καμπάνιες ευαισθητοποίησης	Αύξηση κατά τουλάχιστον 200% του κόστους που δαπανάται σε καμπάνιες ευαισθητοποίησης

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Ο υπολογισμός ενός ποσοτικού δείκτη απαιτεί τη συλλογή των απαραίτητων δεδομένων και την επεξεργασία αυτών με χρήση κατάλληλου λογισμικού. Στους επόμενους πίνακες δίνονται οι απαιτήσεις δεδομένων ανά δείκτη, καθώς και πιθανές πηγές παροχής πρωτογενών δεδομένων. Παράλληλα, παρουσιάζονται από την ομάδα έργου μεθοδολογικά βήματα για τον τελικό υπολογισμό του κάθε δείκτη. Τέλος, οι πίνακες δίνουν τις απαιτήσεις σε λογισμικό και τον αρμόδιο φορέα υπολογισμού του κάθε δείκτη.

Πίνακας 3-3: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Α.1

Ονομασία Δείκτη	A.1. Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου
Μονάδα μέτρησης	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (tn CO ₂) στον Δήμο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Σύνθεση κυκλοφορόντων οχημάτων ανά καύσιμο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός εκπομπών με βάση τυπικές τιμές ανά καύσιμο
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, Surveymonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Δάφνης - Υμηττού, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο

Πίνακας 3-4: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Α.2

Ονομασία Δείκτη	A.2. Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας-πεζοδρόμων
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) αστικών οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Οδικό δίκτυο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Ψηφιοποίηση νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας 3) Υπολογισμός μήκους νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας 4) Υπολογισμός ποσοστού νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας ως προς το συνολικό οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Δάφνης - Υμηττού

Πίνακας 3-5: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Α.3

Ονομασία Δείκτη	A.3. Μήκος πράσινων διαδρομών
Μονάδα μέτρησης	Συνολικό μήκος (m) πράσινων διαδρομών
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Οδικό δίκτυο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Ψηφιοποίηση νέων πράσινων διαδρομών 3) Υπολογισμός μήκους νέων πράσινων διαδρομών 4) Υπολογισμός ποσοστού νέων πράσινων διαδρομών ως προς το συνολικό οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Δάφνης - Υμηττού

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Πίνακας 3-6: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.4

Ονομασία Δείκτη	A.4. Πλάτος πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας
Μονάδα μέτρησης	Μέσο πλάτος (m) πεζοδρομίων εντός οικισμών του Δήμου
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Πλάτος πεζοδρομίου ανά οδικό τμήμα
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Αλλαγή τιμής πλάτους σε πεζοδρόμια που έγιναν παρεμβάσεις 3) Υπολογισμός μέσου πλάτους πεζοδρομίου στο σύνολο του αστικού χώρου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Δάφνης - Υμηττού

Πίνακας 3-7: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Α.5

Ονομασία Δείκτη	A.5. Έκθεση κατοίκων στο θόρυβο (από τις μετακινήσεις)
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό γειτονιών με χαμηλά επίπεδα (<50 dB) θορύβου.
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Επίπεδα θορύβου
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Μετρήσεις θορύβου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή επιπέδων θορύβου ανά γειτονιά 2) Χαρτογράφηση επιπέδων θορύβου 3) Υπολογισμός αριθμού και ποσοστού γειτονιών ως προς το συνολικό αστικό χώρο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Δάφνης - Υμηττού, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο

Πίνακας 3-8: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Α.6

Ονομασία Δείκτη	A.6. Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) χρήσης ηλεκτρικών αυτοκινήτων
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Σύνθεση κυκλοφορόντων οχημάτων ανά καύσιμο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός ποσοστού ηλεκτρικών οχημάτων
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Δάφνης - Υμηττού, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο

Πίνακας 3-9: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Α.7

Ονομασία Δείκτη	A.7. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων
Μονάδα μέτρησης	Συνολικός αριθμός νέων κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων με σκοπό την ανάπτυξη υπηρεσιών προσαρμοσμένες στη ζήτηση (on-demand)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Θέσεις σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Δάφνης - Υμηττού
Βασικά βήματα υπολογισμού	Χαρτογράφηση σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Δάφνης - Υμηττού

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Πίνακας 3-10: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.8

Ονομασία Δείκτη	Α.8. Αριθμός τροχαίων συμβάντων
Μονάδα μέτρησης	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά έτος
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αριθμός, θέσεις, σοβαρότητα τροχαίων συμβάντων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδια τροχαία, ΕΛΣΤΑΤ
Βασικά βήματα υπολογισμού	Επεξεργασία δεδομένων από ΕΛΣΤΑΤ και σύγκριση με δεδομένα Τροχαίας.
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Δάφνης - Υμηττού

Πίνακας 3-11: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Α.9

Ονομασία Δείκτη	Α.9. Κόστος μετακινήσεων
Μονάδα μέτρησης	Μείωση πραγματικού καθαρού κόστους (σε €) που δαπανάται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Κόστος για μετακινήσεις ανά νοικοκυριό
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός μέσου κόστους ανά μέσο μετακίνησης και νοικοκυριό
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Δάφνης - Υμηττού, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο

Πίνακας 3-12: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Β.1

Ονομασία Δείκτη	Β.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Επιλογές καθημερινής μετακίνησης και συμπεριφορά
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός ποσοστών και αποστάσεων ανά μέσο μετακίνησης
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Δάφνης - Υμηττού, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Πίνακας 3-13: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Β.2

Ονομασία Δείκτη	B.2. Κυκλοφοριακός φόρτος σε συγκεκριμένες διαδρομές	
Μονάδα μέτρησης	Κυκλοφοριακός φόρτος σε άξονες δευτερεύουσας σημασίας και συλλεκτήριες οδούς εντός του Δήμου που παραλαμβάνουν υπερβολική κυκλοφορία σήμερα.	
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Κυκλοφοριακοί φόρτοι	
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Κυκλοφοριακές μετρήσεις	
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός διαδικασίας συλλογής δεδομένων 2) Συλλογή κυκλοφοριακών δεδομένων Υπολογισμός κρίσιμων μεγεθών	3)
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Λογισμικό επεξεργασίας βίντεο, κ.α.	
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Δάφνης - Υμηττού, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο	

Πίνακας 3-14: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Β.3

Ονομασία Δείκτη	B.3. Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας	
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) χρηστών που εκφράζουν ικανοποίηση σχετικά με την ποιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας. Παράμετροι, όπως η κάλυψη, η συχνότητα και η αξιοπιστία, λαμβάνονται υπόψη	
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αξιολογήσεις υπηρεσιών δημόσιας συγκοινωνίας	
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις	
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός μέσου επιπέδου ικανοποίησης	
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.	
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Δάφνης - Υμηττού, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο	

Πίνακας 3-15: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Β.4

Ονομασία Δείκτη	B.4. Αντιληπτή ασφάλεια σε κρίσιμες περιοχές	
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς που αξιολογούν από αρκετά (4/5) έως πολύ (5/5) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αξιολογήσεις αντιληπτής ασφάλειας	
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου εντός 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας	
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός αποτελεσμάτων αξιολόγησης	
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.	
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Δάφνης - Υμηττού, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο	

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Πίνακας 3-16: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Γ.1

Ονομασία Δείκτη	Γ.1. Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης
Μονάδα μέτρησης	Μήκος (σε m) των νέων υποδομών ανά μέσο μεταφοράς
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Μήκος νέων υποδομών
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Δάφνης - Υμηττού
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Χαρτογράφηση νέων μεταφορικών υποδομών σε περιβάλλον GIS 2) Υπολογισμός ποσοστού μήκους ανά μέσο μεταφοράς
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών)
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Δάφνης - Υμηττού

Πίνακας 3-17: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Δ.1

Ονομασία Δείκτη	Δ.1. Κόστος επενδύσεων για νέες /βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς
Μονάδα μέτρησης	Κόστος (σε €) επενδύσεων ανά μέσο μεταφοράς
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Κόστος επενδύσεων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Δάφνης - Υμηττού
Βασικά βήματα υπολογισμού	Υπολογισμός κόστους επενδύσεων ανά μέσο μεταφορά κάθε έτος
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Δάφνης - Υμηττού

Πίνακας 3-18: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Δ.2

Ονομασία Δείκτη	Δ.2. Επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών, συμπερ. προγραμμάτων ενοικίασης ποδηλάτων, επιδοτήσεων για προγράμματα κλπ.
Μονάδα μέτρησης	Ύψος (σε €) των επιχορηγήσεων για έργα/προγράμματα βιώσιμη κινητικότητας
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Κόστος επενδύσεων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Δάφνης - Υμηττού
Βασικά βήματα υπολογισμού	Υπολογισμός κόστους για λειτουργία και συντήρηση συστημάτων βιώσιμων μεταφορών κάθε έτος
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Δάφνης - Υμηττού

Πίνακας 3-19: Μεθοδολογία παρακολούθησης Δείκτη Δ.3

Ονομασία Δείκτη	Δ.3. Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης ΒΚ
Μονάδα μέτρησης	Κόστος (σε €) δράσεων προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Κόστος επενδύσεων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Δάφνης - Υμηττού
Βασικά βήματα υπολογισμού	Υπολογισμός κόστους για τη διοργάνωση εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης κάθε έτος
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Δάφνης - Υμηττού

Για την παρακολούθηση των δεικτών, ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού οφείλει να αξιοποιήσει κατά το μέγιστο δυνατό τα χωρικά δεδομένα, τα οποία συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια της μελέτης ΣΒΑΚ. Είναι πλέον δυνατή η δημιουργία μιας γεωγραφικής βάσης πληροφοριών, η οποία θα πρέπει να ενημερώνεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα προκειμένου να εξάγονται νέοι υπολογισμοί δεικτών. Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η συγκεκριμένη βάση δεδομένων θα βοηθήσει την προετοιμασία και άλλων μελλοντικών μελετών.

Νέες έρευνες ερωτηματολογίου σχετικά με το κόστος και το μέσο μετακίνησης, την αντιληπτή ασφάλεια και την ικανοποίηση των επιχειρήσεων οφείλονται να πραγματοποιηθούν σε 5, 10 και 15 χρόνια από την ολοκλήρωση του παρόντος ΣΒΑΚ. Κάθε 5 χρόνια, θα πρέπει να πραγματοποιείται έρευνα σχετικά με τη διείσδυση των ηλεκτρικών οχημάτων, ώστε να εξετάζεται και η αποτελεσματικότητα των πολιτικών υπέρ της ηλεκτροκίνησης. Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και αστικού θορύβου προτείνεται να πραγματοποιείται κάθε 4 χρόνια την επόμενη 15ετία. Ο αριθμός των τροχαίων συμβάντων θα πρέπει να συλλέγεται και να αναλύεται ανά έτος, ώστε ο Δήμος να παρεμβαίνει άμεσα σε περίπτωση μη αναμενόμενων αυξήσεων. Επίσης θα πρέπει να ελέγχεται ανά έτος το κόστος των δημόσιων επενδύσεων υπέρ της βιώσιμης κινητικότητας. Στην εξίσωση αυτή θα πρέπει να συνυπολογίζεται και το λειτουργικό κόστος των υποδομών όπως επίσης και πιθανές επιχορηγήσεις που πιθανότατα να δοθούν στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων. Ο επόμενος πίνακας περιέχει ένα χρονοδιάγραμμα τύπου GANTT πραγματοποίησης εργασιών παρακολούθησης.

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Πίνακας 3-20: Διάγραμμα GANTT εργασιών παρακολούθησης

Δείκτες	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
A.1. Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου															
A.2. Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας-πεζοδρόμων															
A.3. Μήκος πράσινων διαδρομών															
A.4. Πλάτος πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας															
A.5. Έκθεση κατοίκων στο θόρυβο (από τις μετακινήσεις)															
A.6. Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων															
A.7. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων															
A.8. Αριθμός τροχαίων συμβάντων															
A.9. Κόστος μετακινήσεων															
B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον															
B.2. Κυκλοφοριακός φόρτος σε συγκεκριμένες διαδρομές															
B.3. Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας															
B.4. Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη															
Γ.1. Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης															
Δ.1. Κόστος επενδύσεων για νέες /βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς															
Δ.2. Επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών, συμπερ. προγραμμάτων ενοικίασης ποδηλάτων, επιδοτήσεων για προγράμματα κλπ.															
Δ.3. Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης ΒΚ															

3.3 Υπογραφή Συμφωνιών μεταξύ των Υπευθύνων Υλοποίησης & Παρακολούθησης των Μέτρων

Όπως έχει περιγραφεί αναλυτικά σε προηγούμενο στάδιο, η παρακολούθηση (όπως και η εκπόνηση) του ΣΒΑΚ προϋποθέτει τη συμμετοχή στη διαδικασία των διάφορων φορέων (αυτοδιοίκηση, μελετητές, ερευνητικά εργαστήρια, φορείς συγκοινωνιακού έργου, εμπορικοί σύλλογοι κ.α.), οι οποίοι σχετίζονται με την περιοχή του Δήμου Δάφνης - Υμηττού ή έχουν αρμοδιότητα ως προς τον πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό και τη διαχείριση του αστικού χώρου γενικότερα.

Το Δίκτυο Φορέων απαρτίζεται από τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού, την Περιφέρεια Αττικής, την Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής, την Αττικό Μετρό, τον ΟΑΣΑ, τη Διεύθυνση Τροχαίας, καθώς και τους όμορους Δήμους.

Το Δίκτυο Φορέων μέσα από τη διαδικασία του συμμετοχικού σχεδιασμού συμμετέχει ενεργά στη διαδικασία Υλοποίησης & Παρακολούθησης των Μέτρων του ΣΒΑΚ. Έχοντας κατανοήσει σε βάθος τις έννοιες και τις αρχές τα βιώσιμης κινητικότητας αλλά και τη διαδικασία του ΣΒΑΚ, το Δίκτυο Φορέων εποπτεύει τους εκτελούντες τη διαδικασία Υλοποίησης & Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ (αναδόχους) και παρεμβαίνει συμβουλευτικά τόσο σε επίπεδο εφαρμογής και υλοποίησης των παρεμβάσεων όσο και σε επίπεδο παρακολούθησης αυτών. **Σημείο κλειδί στο στάδιο της Υλοποίησης & Παρακολούθησης είναι η υπογραφή των μελών του Δικτύου Φορέων και του ΟΤΑ του Συμφώνου Συνεργασίας.**

Το Υπόδειγμα για το «ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ» που προτείνεται (ενδεικτικά και όχι περιοριστικά) να υπογραφεί μεταξύ του Δήμου Δάφνης - Υμηττού και του εκάστοτε Φορέα που σχετίζεται με την υλοποίηση των μέτρων, παρουσιάζεται ως εξής:

ΛΟΓΟΤΥΠΟ ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ

ΛΟΓΟΤΥΠΟ ΦΟΡΕΑ

ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ

Οι υπογράφωντες το παρόν Σύμφωνο, και ειδικότερα:

ο **ΔΗΜΟΣ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ** νόμιμα εκπροσωπούμενος για την υπογραφή του παρόντος από τον (αρμόδιο), (ιδιότητα), και

ο φορέας, που αποτελεί Νομικό Πρόσωπο Δικαίου (ΝΠΙΔ ή ΝΠΔΔ ή άλλο), νόμιμα εκπροσωπούμενος για την υπογραφή του παρόντος από τον/την

έχοντας υπόψη:

1. Τον Επιχειρησιακό Σχεδιασμό του Δήμου Δάφνης - Υμηττού
2. Τη με αριθμ. απόφαση με οποία ορίστηκε η Ομάδα Εργασίας του Δήμου για τη σύνταξη του ΣΒΑΚ Δάφνης - Υμηττού
3. Τη με αριθμ. απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Δάφνης - Υμηττού για την έγκριση του Συμφώνου Συνεργασίας του Δήμου και των φορέων συνεργασίας
4. Τη με αριθμ. απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Δάφνης - Υμηττού για την έγκριση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ Δήμου Δάφνης - Υμηττού
5. Τα περιεχόμενα του ΣΒΑΚ Δάφνης - Υμηττού και ειδικότερα το Σχέδιο Δράσης αυτού
6. Το Αναλυτικό Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δάφνης - Υμηττού

επιθυμούν, και οριοθετούν με το παρόν, τη στενότερη συνεργασία τους σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος σχετικά με το ΣΒΑΚ Δάφνης - Υμηττού, όπως ειδικότερα αυτά προσδιορίζονται στα παρακάτω σημεία.

Ειδικότερα οι παραπάνω συμφωνούμε στα παρακάτω:

A. Η συνεργασία των δύο φορέων αφορά στην ανάληψη κοινών δράσεων στο πλαίσιο ενός ευρύτερου στρατηγικού σχεδιασμού μετακινήσεων για την ανάδειξη του Δήμου Δάφνης - Υμηττού ως μια πόλη που υιοθετεί αποτελεσματικά μέτρα και δράσεις για τη βιώσιμη κινητικότητα με βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών.

Ειδικότερη έμφαση δίνεται στην υλοποίηση μέτρων του ΣΒΑΚ του Δήμου Δάφνης - Υμηττού και συγκεκριμένα στα ακόλουθα αντικείμενα:

- I. **Δράσεις προώθησης της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, κινητικότητας και αναζωογόνησης καθώς και βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος και της περιβαλλοντικής διαχείρισης.** - Ο φορέας αναλαμβάνει δράσεις που σχετίζονται με την υποστήριξη/ συνδρομή του Δήμου Δάφνης - Υμηττού στην υλοποίηση και παρακολούθηση εφαρμογής για τα μέτρα του ΣΒΑΚ
- II. **Δράσεις συμβουλευτικής υποστήριξης για την εισαγωγή έξυπνων "smart" υποδομών, υπηρεσιών και λύσεων για τις μετακινήσεις στην πόλη.** - Ο φορέας αναλαμβάνει δράσεις που σχετίζονται με την υποστήριξη/ συνδρομή του Δήμου Δάφνης - Υμηττού στην υλοποίηση και παρακολούθηση εφαρμογής για τα μέτρα του ΣΒΑΚ
- III.
- IV.
(Ανάλογα με τον φορέα μπορούν να προστεθούν ή να αφαιρεθούν δράσεις στο παρόν άρθρο)

Β. Για την υλοποίηση επιμέρους δράσεων θα χρησιμοποιηθούν οι παρακάτω τρόποι και διαδικασίες:

- i. Εκπόνηση μεμονωμένων ή κοινών δράσεων προετοιμασίας, ωρίμανσης ή υλοποίησης μέτρων ή δράσεων του ΣΒΑΚ
- ii. Εκπόνηση κοινών δράσεων έρευνας ή κοινών αναφορών/ εκθέσεων προόδου με σκοπό την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της υλοποίησης μέτρων του ΣΒΑΚ που ορίστηκαν ανωτέρω
- iii. Εκπόνηση κοινών δράσεων έρευνας ή κοινών αναφορών/εκθέσεων προόδου με σκοπό την επικαιροποίηση των δεικτών παρακολούθησης και αξιολόγησης της υλοποίησης μέτρων του ΣΒΑΚ που ορίστηκαν ανωτέρω
- iv. Συνεργασία για τη σύνταξη προτάσεων ή δράσεων με σκοπό την υποβολή κοινών προτάσεων για χρηματοδότηση μέτρων ή δράσεων του ΣΒΑΚ από λοιπές πηγές χρηματοδότησης (ΠΕΠ, ΕΣΠΑ, Ευρωπαϊκά Προγράμματα).
- v. Διασύνδεση εργασιών μεταξύ των εργαζομένων του Δήμου Δάφνης - Υμηττού και του , συμπεριλαμβανομένων δράσεων εκπαίδευσης και επιμόρφωσης.

Γ. Η παρούσα Συμφωνία Συνεργασίας θα ισχύει μέχρι ρητής κατάργησής της, ή μέχρι την εκπόνηση νέου ΣΒΑΚ.

Η διάρκεια της Συμφωνίας Συνεργασίας μπορεί να λυθεί με νεότερη συμφωνία ή και μονομερώς με έγγραφη δήλωση του ενός φορέα προς τον άλλον, η οποία επιφέρει αποτελέσματα μετά από έξι μήνες, χωρίς αυτό να ανατρέπει τυχόν υποχρεώσεις που έχουν αναληφθεί.

Δ. Παρακολούθηση της υλοποίησης των δράσεων

- i. Για την εποπτεία της πορείας υλοποίησης της παρούσας συμφωνίας συνεργασίας και την ομαλή διεκπεραίωση των δράσεων, αρμόδιος από πλευράς του φορέα είναι ο (ιδιότητα - αρμόδιος), με αναπληρωτή του τ... (ιδιότητα - αρμόδιος). Από πλευράς Δήμου Δάφνης - Υμηττού είναι (ιδιότητα - αρμόδιος) με αναπληρωτή του (ιδιότητα - αρμόδιος).
- ii. Η παρακολούθηση της εφαρμογής και της προόδου στην επίτευξη των όρων της παρούσας Συμφωνίας Συνεργασίας γίνεται από τους ανωτέρω υπευθύνους ή τους αναπληρωτές τους σε τακτική βάση με συναντήσεις τους οι οποίες λαμβάνουν χώρα όταν αυτό απαιτείται ή κατ' ελάχιστον (μία/ δύο/ τρεις) φορές ανά εξάμηνο.

Ε. Η παρούσα Συμφωνία Συνεργασίας αποτελεί πλαίσιο αναφοράς και το περιεχόμενό της μπορεί να εξειδικεύεται περαιτέρω με ειδικότερες συμφωνίες μεταξύ των συμβαλλομένων, αν αυτό κριθεί αναγκαίο.

Οι συνεργαζόμενοι φορείς

Για τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού

Για τον φορέα

Ο Δήμαρχος / Ο Αντιδήμαρχος

.....

.....

(όνομα – υπογραφή)

(όνομα – υπογραφή)

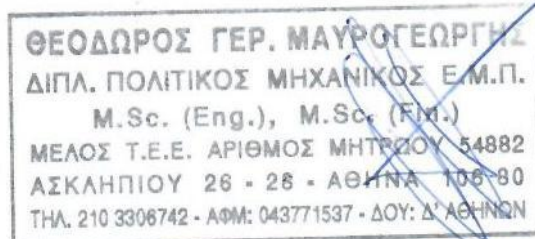
4. ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΒΑΚ

Στο πέρας του Γ' Σταδίου, αξιοποιώντας τα ευρήματα όλων των Σταδίων Α', Β' και Γ', συντάσσεται το πλήρες κείμενο εγγράφου (τελικού) ΣΒΑΚ.

Το στρατηγικό σχέδιο περιλαμβάνει τη σύνταξη Χρονοδιαγράμματος και Προϋπολογισμού (Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ) και τη διαδικασία Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ, τα οποία αφορούν στο παρόν Γ' ΣΤΑΔΙΟ της Μελέτης του ΣΒΑΚ.

Το σύνολο όλων των 3 Σταδίων της Μελέτης με τίτλο «ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)» αποτελούν το πλήρες κείμενο εγγράφου του στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Δάφνης - Υμηττού.

Αθήνα, Αύγουστος 2021
Για την Ένωση των Οικονομικών Φορέων
«ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. - ΑΝΝΑ Ι.
ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗ»



Θεόδωρος Μαυρογεώργης
Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), MSc (Fin)